DE AUTO

Opgericht 1903

Nummer 32
8 aug. 1957
54e Jaargang

Officieel orgaan van de Koninklijke Nederlandsche Automobiel Club

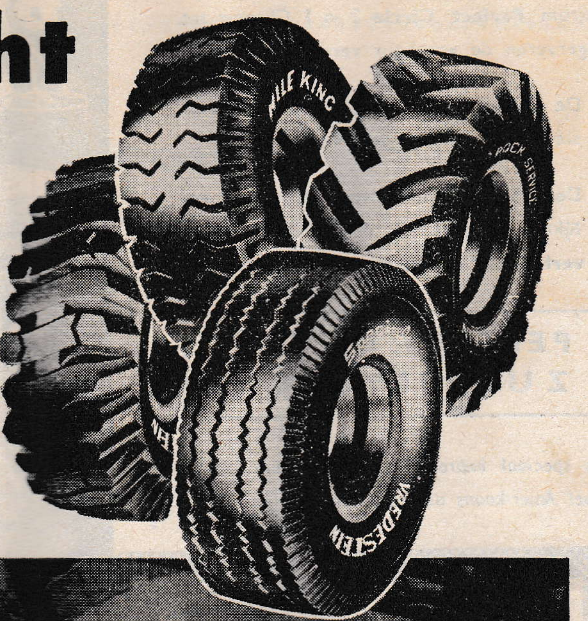

MERCEDES-BENZ

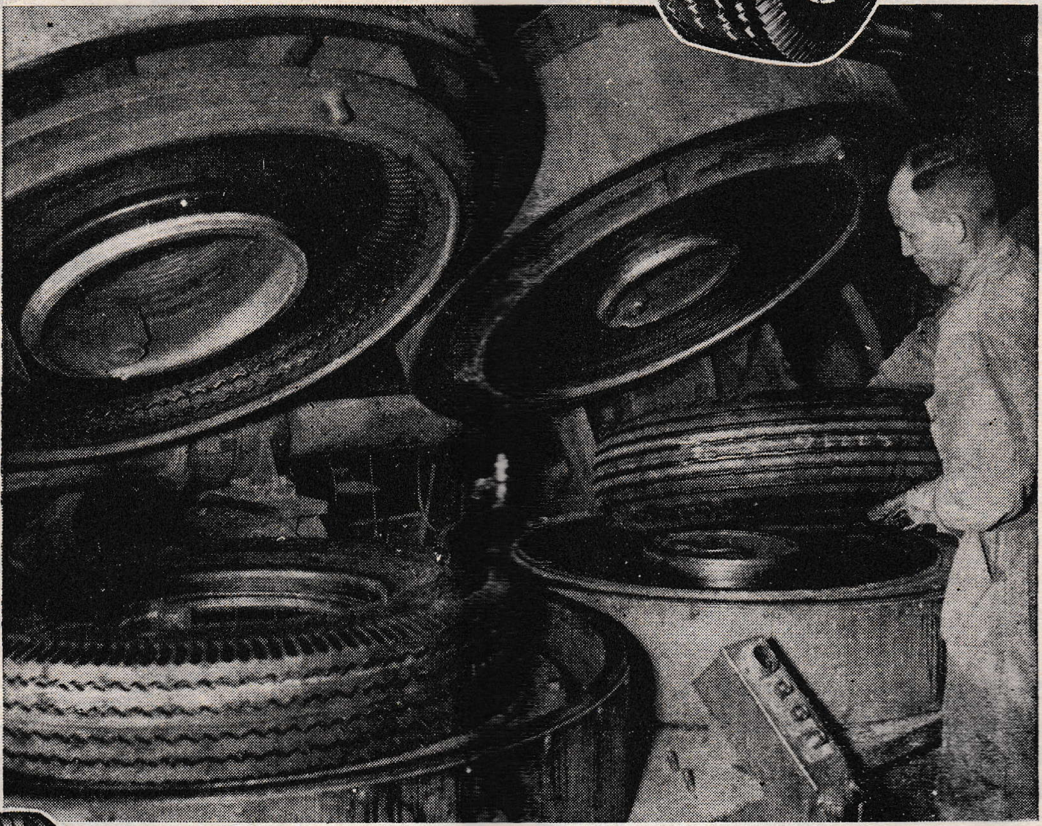
Dag en nacht

doen autobanden hun werk. Rijdend en stilstaand, zonder onderbreken, dragen zij het gewicht van de wagen.

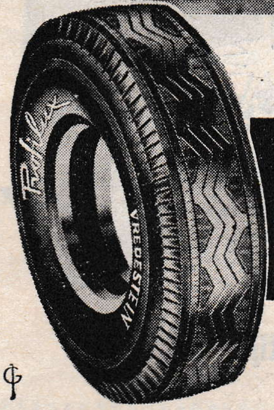
Voeg daarbij de extra krachtprestaties bij rijden over lange afstanden, accelereren, remmen, hoge snelheden in bochten.

DAG en NACHT waakt Vredestein met zijn bekwame staf ingenieurs, technici en chemici over de constant betrouwbare kwaliteit van zijn banden.





Nieuwe banden voor het internationale vrachtvervoer komen uit de vulcaniseerpersen.



autobanden

VREDESTEIN

U kunt niet beter!

uitslag Mobilgas economy run

gereden van 16 t/m 19 juli 1957 over 2167 km door Alpen en Pyreneeën

de volgorde der prijzen werd bepaald volgens de formule $\frac{\text{GEWICHT X AFSTAND}}{\text{VERBRUIKTE BENZINE}}$

ALGEMEEN KLASSEMENT

►	**1e Dyna Panhard**	(M. Courbe)	**1 op 19.53**	★
►	**2e Citroën DS 19**	(M. Mangin)	**1 op 14.37**	★
►	**3e Dyna Panhard**	(M. Favière)	**1 op 19.27**	★

CATEGORIE TOT 750 cc

►	**1e Citroën 2cv**	(M. Maurel)	**1 op 21.65**	★

CATEGORIE 751 à 1000 cc

►	**1e Dyna Panhard**	(M. Courbe)	**1 op 19.53**	★

CATEGORIE 1001 à 1300 cc

	1e Symca Ariane	(M. Grasset)	**1 op 12.29**	

CATEGORIE 1301 à 1600 cc

	1e Peugeot 403	(M. Fouillet)	**1 op 14.68**	

CATEGORIE 1601 à 2000 cc

►	**1e Citroën DS 19**	(M. Mangin)	**1 op 14.37**	★

CATEGORIE BOVEN 2000 cc

	1e Austin A 105	(M. Kendrick)	**1 op 12.55**	

★
niet alleen om de wegligging, niet alleen om het comfort, maar ook als het om zuinigheid gaat:

citroën en panhard

► **aan de spits!**

Uw kleinbeeld kleurendia's binnen 14 dagen terug - mits gemaakt met de nieuwe GEVACOLOR

Uw kleinbeeld kleurendia's

en Uw kleurenfilm

8 of 16 mm. binnen 14 dagen

weer in Uw bezit!

Een speciale Gevaert-service, die het fotograferen en filmen in kleur nòg aantrekkelijker maakt.



Gevacolor reversal
Gevacolor 8 en 16 mm. smalfilm
Gevacolor negatief

Intensief onderzoek van Gevaert op het gebied van de kleurenfotografie heeft een totaal nieuwe kleuren-emulsie tot succesvol resultaat gehad. Deze emulsie vertoont bijzondere eigenschappen:

- **briljante, levensechte kleur-weergave**
- **fijne korrelstructuur - dus scherpe beelden**
- **zeer gevoelige nuanceringen**

De resultaten van Gevacolor zullen U ten hoogste verrassen. Kies voor Uw volgende rol- of smalfilm in kleur

de nieuwe

GEVACOLOR

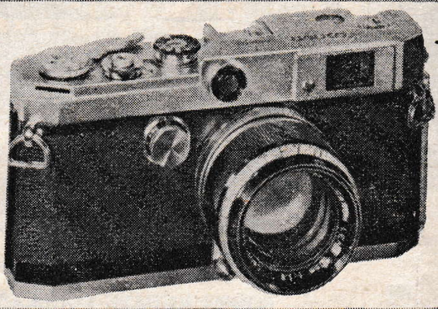
CO-145

GEVAERT

steeds vóóraan in de fotografie!

Canon **de moderne sleutel**
voor verrassende foto- en filmopnamen

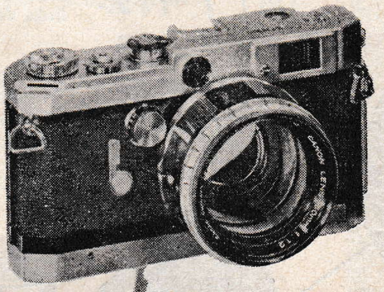
het wereldmerk waaraan Amerika's grootste reportage-fotografen de voorkeur geven



Canon L1

- Sneltransporthevel - transporteert de film, spant de sluiter en stelt de beeldteller in werking
- Snelterugwindhevel - in minder dan 20 sec. is de film teruggedraaid
- Exclusieve 3-positie zoeker - 50 mm, 35 mm en RF (range finder)
- Automatische parallax-opheffing bij gebruik van losse zoekers
- Volledige synchronisatie 1 - 1/1000 sec.
- Spleetsluiter T, B, 1 -1/1000 sec.
- Verwisselbaar objectief
- Gekoppelde afstandmeter
- Beeldteller, die terugtelt

met f 2.8 - 50 mm **f 915.-**
met f 1.8 II - 50 mm **f 1080.-**
met f 1.2 - 50 mm **f 1390.-**



Canon VT de LUXE

Dezelfde uitvoering als het model L1, doch uitgebreid met de volgende voordelen:

- Sneltransport in de voet van de camera
- Ingebouwde zelfontspanner

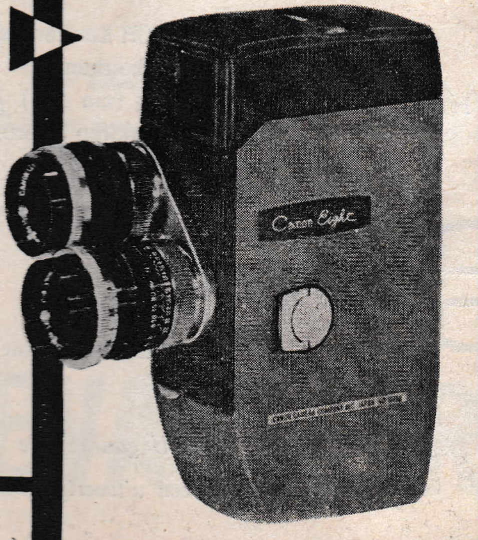
met f 2.8 - 50 mm **f 1020.-**
met f 1.8 II - 50 mm **f 1185.-**
met f 1.2 - 50 mm **f 1495.-**

5 jaar fabrieksgarantie

Canon CINE 8-T

- Ingebouwde automatische parallax-opheffing
- Revolverkop voor 2 objectieven
- Drie-positie zoeker met ingebouwde transparante variabele sportzoeker - voor 6.5 - 13 25 - 38 - 50 en 75 mm lenzen. Tevens een beeldveld voor Canonscope (Cinemascope)
- Instelloep voor critisch instellen
- Sluitersnelheden 16 - 64 bld. per seconde
- Enkelbeeld-as
- Voor $7^1/_2$ meter dubbel 8 film

met 1 objectief f 1.8 - 13 mm **f 595.-**
met 2 objectieven f 1.8 - 13 mm
en f 1.8 - 25 mm **f 790.-**
met 2 objectieven f 1.8 - 13 mm
en f 1.8 - 38 mm **f 890.-**



Importrice:

FODOR

Rotterdam, Hoogstraat 29, Tel. 01800-118926 (3 lijnen)

„Bij snelverkeer geen alcohol"

...en toch een frisse pittige drank!



Rivella, de ideale drank voor iedereen die „tussen de wielen" zit. Maakt U niet loom, maar houdt U fit en monter. En... al drinkt U nòg zoveel, U krijgt er geen vol gevoel van, want Rivella is NON-FILLING!

RIVELLA

sprankelend... goudgeel

Anders dan anders!

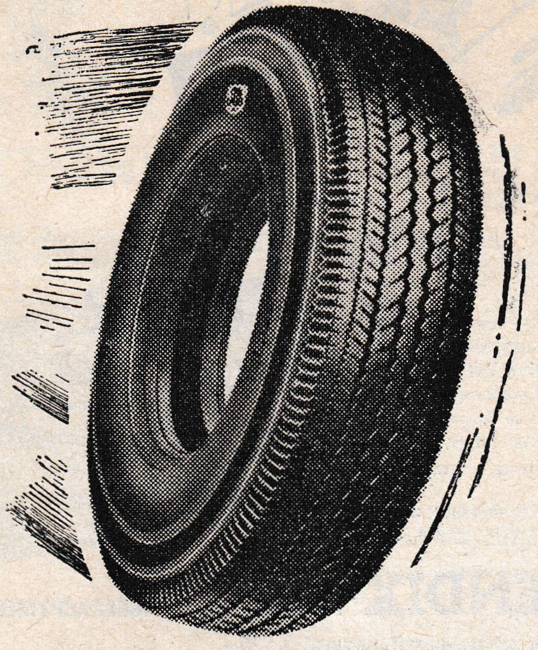
Rivella is een natuurproduct uit melk, zonder conserveermiddelen of synthetische kleur- en smaakstoffen. Het bevat koolhydraten, minerale zouten en B-vitaminen uit melk.

Drink het koel!

VERKRIJGBAAR BIJ DE HORECA-BEDRIJVEN EN UW WIJNHANDELAAR.

EEN FRIESCHE VLAG – DOMO-PRODUCT

En nòg eens



tienduizenden kilometers!

Een besparing van 50 à 65 % is toch werkelijk geen kleinigheid!

Talloze automobilisten zijn er dan ook al van teruggekomen hun gave gladde banden als afval van de hand te doen. Zij weten reeds, dat de reservekracht van het moderne karkas zeer groot is. Hun banden laten zij vernieuwen, om er daarna nòg eens tienduizenden kilometers op te rijden.

Wat zegt U? De banden kunnen niet gemist worden?

Geen bezwaar, want door middel van omruiling kan UBO zonder ongerief meestal direct vernieuwde banden leveren. Bovendien geeft UBO prima SERVICE met elektro-mechanische en hydraulische montage-apparatuur èn met wielbalancers (ook voor truckwielen). Hierdoor kunnen wij een maximaal rendement van onze loopvlakken verzekeren, alsmede garagehouder + verbruiker ARBEID, TIJD en GELD besparen.

ubo

EIS dit schildje op Uw loopvlak! Het is Uw waarborg voor nòg eens tienduizenden kilometers.

N.V. KANAALWEG 69 - UTRECHT - Telefoon 030—32141



Deze kleffe klep...

Diagnose: een sterk aangekoekte **inlaat**-klep!

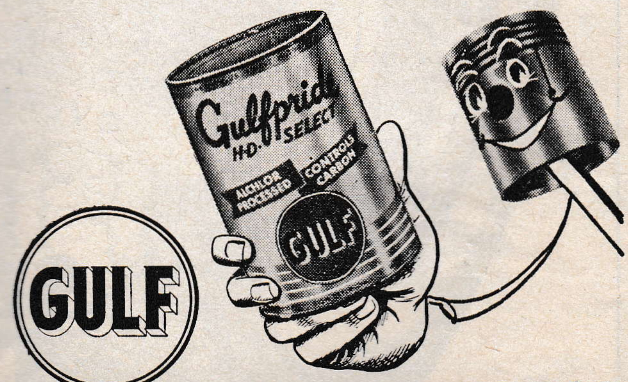
Gevolg: de klep blijft hangen en verbrandt!

Oorzaak: de motorolie viel uiteen en één van de samenstellende componenten veroorzaakte deze aanslag.

Remedie: schakel over op

GULFPRIDE H.D. SELECT

's werelds beste motorolie!

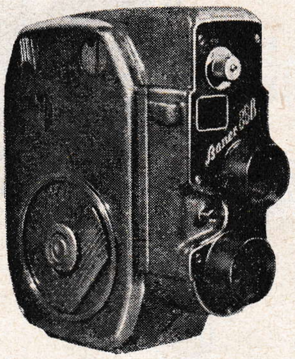


GULF OIL (NEDERLAND) N.V. - ROTTERDAM

Bauer

reeds meer dan 50 jaar een cinematografisch begrip.

* Grote gebeurtenissen werpen hun schaduwen vooruit... maar de lichtzijde kunt U niet beter bewaren dan op een film en dan gemaakt met een Bauer camera. Neem b.v. de **88 B camera** met ingebouwde belichtingsmeter. die met het objectief gekoppeld is.



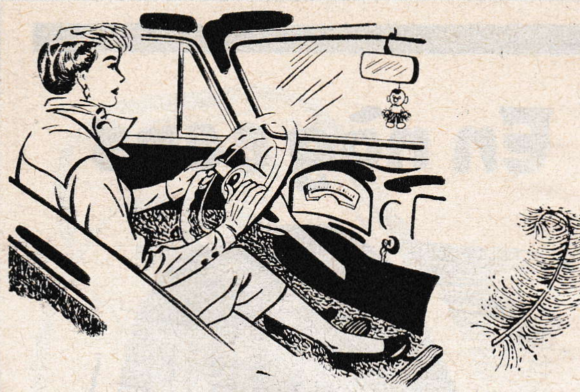
Prijs fl. 580.-

* Uw fotohandelaar zal U gaarne alle gewenste inlichtingen geven en U het Bauer programma demonstreren.

* Indien Uw fotohandelaar niet over de gewenste gegevens beschikt, kunt U zich ook rechtstreeks, onder opgave van Uw handelaar, richten tot de

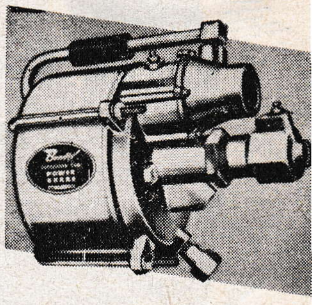
Imp. N.V. Willem van Rijn

HAARLEMMERWEG 475, A'DAM-W. TEL. 86211 (7 LIJNEN) TELEX 12282



Eén vederlichte pedaaldruk...
en Uw wagen staat stil!

Veilig, snel en soepel remmen vraagt geen lichaamskracht meer als U een BENDIX HYDROVAC Rembekrachtiger op Uw wagen laat monteren. Zonder U te vermoeien remt U krachtiger èn eerder. Dus ook een kortere remweg en groter veiligheid.



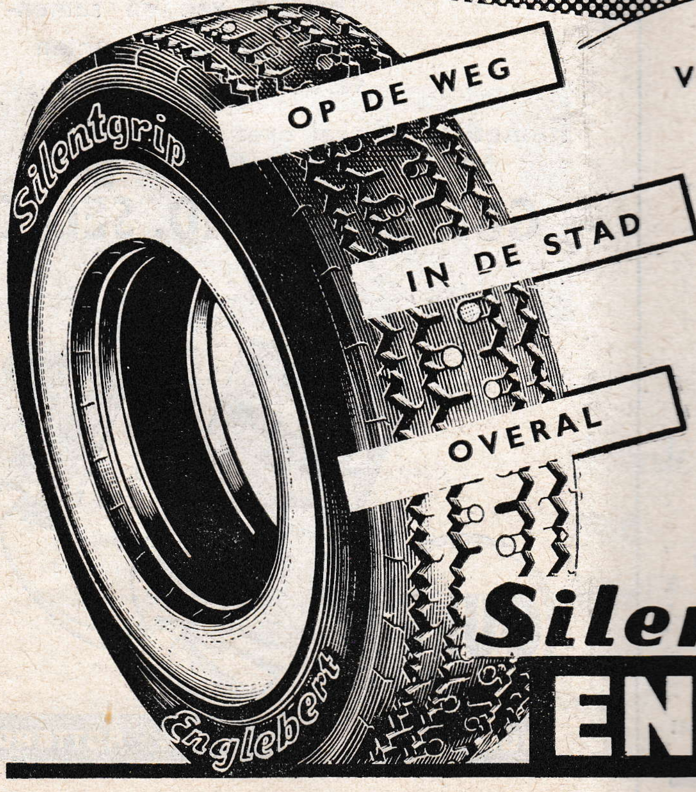
Neem daarom ook voor Uw wagen een

BENDIX HYDROVAC REMBEKRACHTIGE[R]

Complete inbouw-garnituur vanaf f. 229.-

De vooraanstaande automobielfabrieken monteren reeds zelf de BENDIX HYDROVAC in hun wagens, o.a. Cadillac, Mercedes, Borgward, Studebaker... etc.

Inlichtingen bij de Importeu[r] MERTENS & STRAET, Amsterdam Tel. 52950-581[.]



MEER VEILIGE KILOMETERS

Silentgrip

DE ENGLEBERT SILENTGRIP IS SOEPEL EN COMFORTABEL, UITERST BETROUWBAAR EN VEILIG

ZIJN SLIJTVASTHEID WAARBORGT U EEN MAXIMUM AANTAL

VEILIGE KILOMETERS!



Silentgrip
ENGLEBERT

No. 32
8 augustus 1957
54e jaargang
Verschijnt wekelijks

DE AUTO

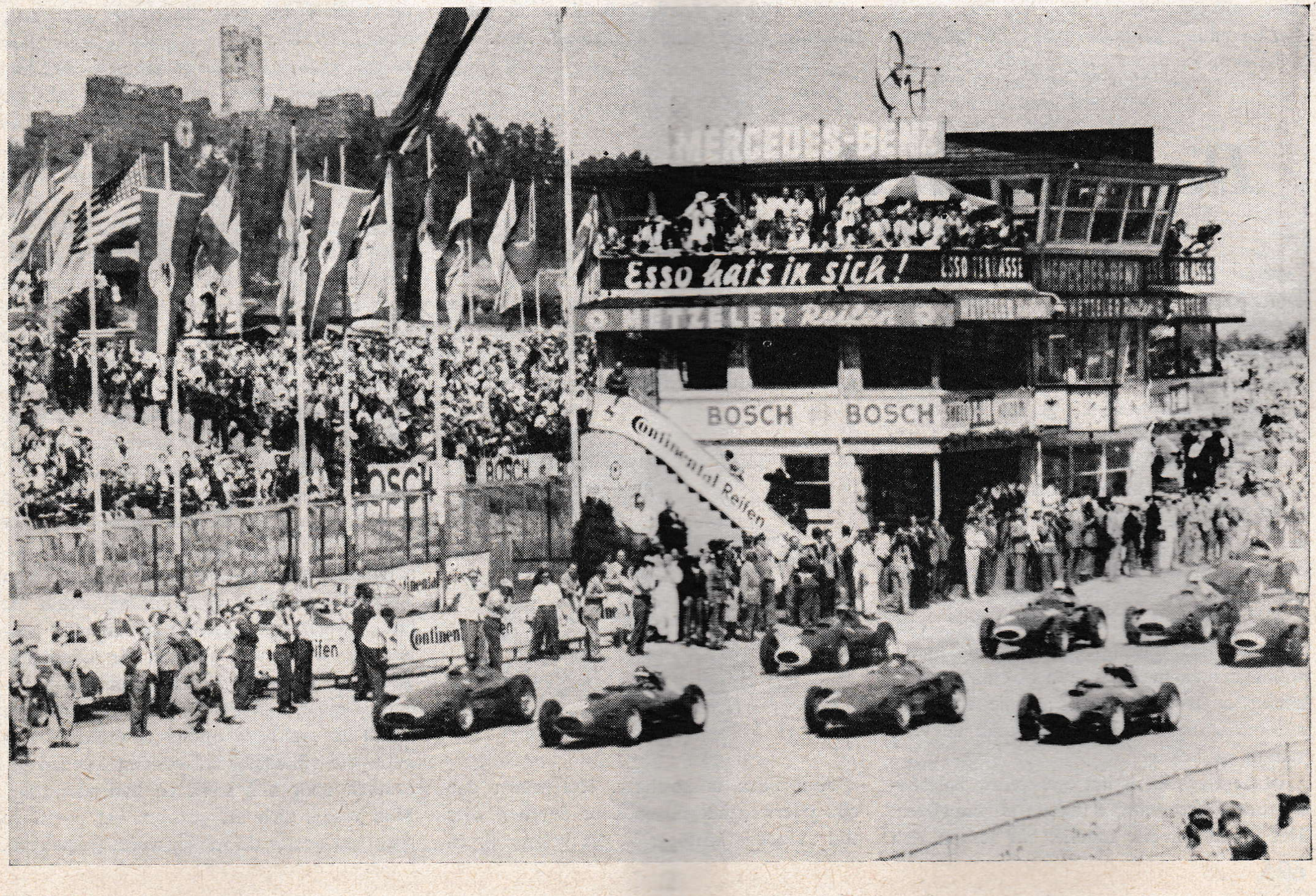
Opgericht 1903

OFFICIEEL ORGAAN VAN DE

KONINKLIJKE NEDERLANDSCHE AUTOMOBIEL CLUB

Hoofdredacteur: J. C. WARNING. Redactie-adres: K.N.A.C., Sophialaan 4, 's-Gravenhage, telefoon 184130*. Uitgave BOOM-RUYGROK N.V., Uitgevers- en Drukkersbedrijf, telefoon 17450, giro 37758, Gedempte Oudegracht 138, Haarlem. Abonnementsprijs *f* 15,— per jaar Losse nummers *f* 0,40, België 7½ frank. Leden van de K. N. A. C. ontvangen „De Auto" gratis. Advertentie-opgaven te adresseren: Administratie „De Auto", Gedempte Oudegracht 138, Haarlem. Vertegenw. van de afdeling advertenties voor Groot-Brittannië: Joshua B. Powers Ltd., 14 Cockspur Street, Londen S.W. 1. Voor de Verenigde Staten en Latijns Amerika: Joshua B. Powers Inc., 345 Madison Avenue, New York 17. Voor België en Luxemburg: Agence Havas Belge, 15, Bd. Adolphe Max, Brussel. Bijkantoren te Antwerpen: Quellinstraat 12. Charleroi: 13, rue Dampremy. Gent: Korte Dagsteeg 23. Luik: 22, bd. de la Sauvenière. Luxemburg: 86, Grand Rue. Voor Frankrijk: E. Borel, 39 Rue de Douai, Paris, IXe.

Onder prachtige weersomstandigheden werd zondag op de Nürburgring de Grote Prijs van Duitsland verreden in welke race Fangio bewees de grootste coureur aller tijden te zijn. Voor het uitgebreide verslag van deze wedstrijd die tot de mooiste in de geschiedenis van de autosport behoort, zie men de pagina's 708 t/m 710 in dit nummer. Op de foto: Na het vallen van de vlag startten op de eerste rij van links naar rechts Juan Manuel Fangio met Maserati, Mike Hawthorn met Ferrari, Peter Collins met Ferrari en Luigi Musso met Ferrari. Hawthorn ligt reeds een fractie van een meter voor. Hij wist in de eerste ronde ook de kop te nemen en deze tot de derde te bewaren toen hij de leiding — zij het tijdelijk — aan de Argentijnse Grootmeester moest afstaan.



AUTO COMMENTAAR

Beide handen aan het stuur

armen binnenboord

Dezer dagen heeft wederom een ongeval plaats gevonden, doordat een automobilist met z'n linkerarm uit het autoportier leunde. Zijn elleboog werd door een passerende vrachtauto geraakt. Een gecompliceerde armbreuk was het gevolg. De K.N.A.C. waarschuwt naar aanleiding van dit ongeval nog eens nadrukkelijk voor de gevaren, die eraan zijn verbonden om met de arm uit het autoportier te leunen, om tijdens het rijden het autodak aan de buitenzijde vast te houden en eveneens om kinderen of dieren gedeeltelijk uit de portieren te laten hangen. Een en ander heeft reeds vele malen aanleiding gegeven tot ongevallen.

Dergelijke ongevallen zouden achterwege blijven indien het gemotoriseerde verkeer onderling meer afstand bewaarde, maar helaas ontbreekt hieraan nog wel iets, terwijl het bovendien praktisch niet steeds mogelijk is om een behoorlijke tussenruimte open te laten. Daarnaast loopt men nog de kans in aanraking te komen met straatmeubilair. Het buiten de auto houden van een hand of arm kan verder het gevaarlijke misverstand wekken, alsof een teken van richtingverandering wordt gegeven.

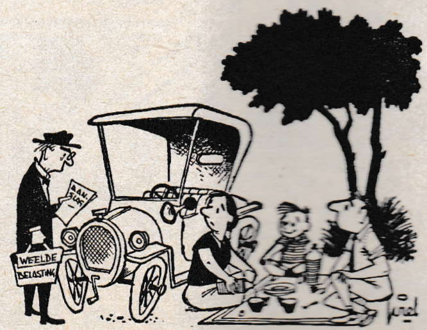
Een belangrijk punt is, dat de portierrand zich meestal niet op armleuning-hoogte bevindt, zodat men een enigszins geforceerde houding moet aannemen, om erop te leunen, waardoor eerder vermoeidheid kan optreden. In deze houding zal men in gevaarssituaties vaak minder op de juiste wijze kunnen reageren.

De K.N.A.C. acht het leunen met armen op autoportieren e.d. òf een uiting van gebrek aan rij-ervaring, òf een soort flinkheidsvertoon; dergelijke bravour doet dan slechts blijken, dat de betrokkene de juiste instelling voor veilig weggebruik mist.

De auto en de recreatie

Het rijden met een auto (alle daaraan verbonden kosten inbegrepen) zou letterlijk niet half zo duur zijn als er geen belasting was uitgevonden. De overheid acht autorijden een weelde, gezien de zware weeldebelastingen die worden opgelegd. De verkeersbonden stellen daar tegenover, dat ongeveer 95% van alle personenauto's uitsluitend of zeer overwegend zakelijke doeleinden dient. Dit neemt niet weg, dat de auto in de meeste gevallen een belangrijke recreatieve nevenfunctie vervult. De bonden hebben 't daar maar niet te veel over. Veel Nederlanders waarderen het slechts matig, wanneer men met een auto ook nog vertier zoekt; er is een zekere aversie tegen de automobilisten die in het weekend de vrije natuur opzoeken.

Maar eigenlijk is het een weinig belachelijk om die recreatieve functie te verzwijgen. Het is een zinvolle functie. Nu de zon zich feestelijk laat zien en uitnodigt naar buiten, willen wij nog eens de aandacht vestigen op het belang van de auto voor de (allerwegen toch zeer noodzakelijk geachte) recreatie.



Autorijden is kostbaar. Het wordt dan ook overwegend gedaan door degenen wier tijd eveneens kostbaar is, die belangrijk en veel werk moeten verrichten. Als er zo
de weinig tijd voor verpozing overbli
het wenselijk dat die tijd zo volledi
gelijk benut kan worden. Een auto
daartoe bij uitstek de mogelijkheden
er hard wordt gewerkt, als intensief aa
maatschappelijk verkeer wordt deelgen
vooral dan is het wenselijk dat de r
ontspanning in de rust van de natuur
opgedaan. Met de auto kan men in
tijd nog ver genoeg gaan om die rust t
den.

Voor wie kinderen heeft, is het r
tieve belang van de auto wel zeer
Vooral hier in het dicht bevolkte v
staat de vrije natuur de jeugd zelden
voor dagelijks gebruik ter beschikking.
len op straat is voor de jongelui niet
mogelijk. Speelterreinen zijn er onvol
de. Vaak is het voor de ouders eenv
onmogelijk om per trein, bus of tram
buiten te gaan, omdat de jongsten da
mee kunnen, terwijl oppas ontbreekt
enige praktische kans, die men bij dit
nog heeft om met het gehele gezin het
zakelijke stuk buitenlucht op te doen,
geboden door de auto.

En nu knoopt men degenen die
auto in de eerste plaats voor zaken g
ken op aan het „vergrijp" dat zij er i
week-end met vrouw en kinderen mee
buiten trekken. Want dit gebeurt. O
auto worden weeldebelastingen geheve
of het gaat over kostbare parfums en
manten hangertjes. De overheid mi
dusdoende niet alleen de grote econom
betekenis van de auto, maar ook de re
tieve. Men mag toch stellen dat de ove
in het algemeen recreatie anders ziet
parfums en bijoux, getuige ook de overh
activiteiten ten behoeve van de recreatie
aanzien van de automobilisten word
houding echter plotseling anders. Zij
gen bij wijze van spreken de overh
steun aan de recreatie betalen en wel i
danige mate, dat het voor velen onmo
wordt er een auto op na te houden.
auto, die zij uitstekend zouden kunne
bruiken voor hun werk en hun verpo
Men vraagt zich af, waarom het paa
spontaan achter de wagen wordt gespa

K.N.A.C.:

belangrijke lacunes in regeling maximumsnelheden

Adres aan Minister Algera

De wijzigingen van het Wegenverkeersreglement, die thans zijn afgekondigd in verband met de wederinvoering van maximumsnelheden op 1 november a.s., vertonen naar de mening van de K.N.A.C. belangrijke lacunes. Er mag straks binnen de bebouwde kommen niet harder worden gereden dan 50 km/u. Maar, zo zegt de K.N.A.C., het zal door het ontbreken van aanduidingen in zeer vele gevallen ondoenlijk zijn om te achterhalen waar een bebouwde kom begint, terwijl men bij het verlaten van bebouwde kommen zelfs in geen enkel geval houvast zal hebben aan enigerlei aanduiding. Er is verzuimd om in de regeling aanwijzigingen op te nemen voor het aangeven van het eind der bebouwde kommen.

De bezwaren tegen een en ander zijn allerminst van theoretische betekenis. Het zal in de praktijk voor de weggebruikers vaak onmogelijk zijn om op eigen waarneming te bepalen waar een bebouwde kom begint en eindigt en zelfs of men al dan niet met een bebouwde kom te doen heeft (bij lintbebouwingen, kleine dorpjes, verspreide huizengroepen aan de periferie van steden e.d.) De K.N.A.C. heeft dan ook in een adres aan de minister van Verkeer en Waterstaat verzocht de regeling aan te vullen.

Begin en einde duidelijk aangeven

Er komen voor bepaalde gevallen borden „Max. 70 km/u. toegestaan", maar er komen nergens borden „Max. 50 km/u. toegestaan". De 50 km-limiet gaat automatisch gelden bij het bereiken van de plaatsnaamborden. Deze borden behoren te staan bij de grenzen der bebouwde kommen, zoals die door de Colleges van Gedeputeerde Staten zijn vastgesteld. Zij behoeven echter alleen geplaatst te worden langs wegen, die verhard zijn en minstens vier en een halve meter breed.

De K.N.A.C. wenst niet meer de vraag aan de orde te stellen of maximumsnelheden al dan niet een wezenlijke bijdrage aan de verkeersveiligheid kunnen betekenen.

Wel kan nog de vraag worden opgeworpen, of sprekender aanduidingen dan de plaatsnaamborden, namelijk maximumsnelheidsborden óók voor de 50-km-limiet, niet te prefereren zouden zijn geweest, onder andere met het oog op de buitenlanders, die aan het Nederlandse verkeer deelnemen. De praktijk zal hier ongetwijfeld het laatste woord hebben. Nu echter de beslissing in de eerdergenoemde zin is gevallen, acht de K.N.A.C. het een eerste eis, dat begin en einde van de bebouwde kommen, overal waar gemotoriseerd verkeer verwacht kan worden, duidelijk als zodanig worden aangegeven.

Bevreemding

De K.N.A.C. spreekt er daarom in het adres aan minister Algera haar bevreemding over uit, dat in de betreffende wijzigingen van het Wegenverkeersreglement geen nadere voorschriften zijn gegeven voor de vaststelling en aanduiding van de bebouwde-kom-grenzen. Het begrip bebouwde kom komt weliswaar reeds in verschillende artikelen van het Wegenverkeersreglement voor, maar daarbij gaat het over betrekkelijk ondergeschikte punten (b.v. het claxonneren). De wederinvoering van maximumsnelheden is echter een zeer belangrijke en ingrijpende maatregel, zodat de situatie voor wat betreft het aangeven der bebouwde-kom-grenzen van geheel andere importantie wordt.

Waar ligt de grens?

De K.N.A.C. acht het aan ernstige twijfel onderhevig, of de colleges van Gedeputeerde Staten voor alle bebouwde kommen reeds grenzen hebben vastgesteld en vraagt zich af, of de maatstaven die daarbij worden gehanteerd wel voldoen voor het doel, dat thans wordt beoogd. Laat men, zo vraagt het adres, de grens van de bebouwde kom in vele gevallen en niet gemakshalve samenvallen met de gemeentegrens? Bij de laatste grens is er echter veelal nog in genen dele sprake van een werkelijke bebouwde kom. En een aanduiding als bebouwde kom op punten, waar een bebouwing ontbreekt, kan leiden tot een verminderd respect voor het maximumsnelheidsvoorschrift bij de weggebruikers. De maximumsnelheid wordt immers ingesteld om te voorkomen dat met onverantwoorde snelheid wordt gereden in de straten en op de wegen binnen de woonagglomeraties.

Verder wordt het in het adres noodzakelijk geacht, dat er plaatsnaamborden komen langs alle verharde wegen, die naar de bebouwde kommen voeren (dus niet alleen langs wegen van minimaal vier en een halve meter breed). De plaatsnaamborden op alle andere punten dan bij de bebouwde-kom-grenzen (b.v. bij de gemeentegrenzen) zullen moeten worden verwijderd.

Tenslotte verzoekt de K.N.A.C. in het adres, om ook het einde van de bebouwde kommen duidelijk te doen aangeven. Gewezen wordt op de situatie in Engeland, waar het einde van de max. snelheidsverplichting met borden zowel ter linker- als ter rechterzijde van de weg wordt aangegeven.

DAMESRIT K.N.A.C.

ZATERDAG

28 SEPTEMBER

Start en finish ochtendtraject - lunch - start en finish middagtraject - prijsuitreiking:

VIERHOUTEN
HOTEL DE MALLEJAN
Start 's-morgens om 10.00 u.

SYSTEEM VAN DE RIT

Gereden wordt aan de hand van een blinde Kaart te projecteren op stafkaart - automatische controles - voor ex aequo gevallen geen verkeersexamen.

Nadere mededelingen volgen. Reglementen die binnenkort verschijnen kunnen thans reeds worden aangevraagd: K.N.A.C., Sophialaan 4, 's-Gravenhage. Telefoon 184130. Zie ook het Sportoverzicht in dit nummer.



By Royal Ma

Nieuwsbrief uit Lond
van onze Engelse
correspondent
PAUL WEST

Met de auto door Londen's City:
1800 meter in één kwartier
Inplaats van bazaar-wekkers nu radar
Daimler boette aan persoonlijkheid in
Prijsverhoging voor nieuwe auto's?

HET aantal nieuwe automobilisten dat jaarlijks op de wegen van het Verenigd Koninkrijk verschijnt is ongeveer een half miljoen en het totaal aantal motorvoertuigen bedraagt 5½ miljoen. Hetgeen betekent, indien deze toeneming op hetzelfde peil blijft, dat in 1960 ongeveer 7 miljoen motorvoertuigen over de smalle wegen van dit eiland zullen rijden. Het spreekt vanzelf dat de grootste verkeersdichtheid in Londen wordt aangetroffen. De situatie is nu zo dat men van 10 tot 20 minuten nodig heeft om gedurende de spitsuren van Hyde Park Corner naar Piccadilly te komen, een afstand van 1800 m.

De verkeersopstoppingen vormen echter niet de enige moeilijkheid; de doorstroming van het verkeer wordt ten zeerste bemoeilijkt door de aantallen geparkeerde wagens die niet alleen langs Piccadilly staan maar ook langs de andere verkeerswegen en de vele nauwe straatjes die men in dit deel van Londen aantreft. Reeds jaren geleden waren er plannen om onder de talrijke pleinen die Londen telt, parkeerplaatsen te bouwen; de regering heeft echter steeds geweigerd hiervoor de benodigde middelen beschikbaar te stellen, zodat de situatie met de dag hopelozer wordt. Het begint duidelijk te worden dat de politiek van de overheid erop gericht is om automobielen zoveel mogelijk buiten het stadscentrum te houden.

Particulier initiatief

Het particulier initiatief poogt nu om ondergrondse parkeerplaatsen en garagehoogbouw tot stand te brengen, waarbij men vooral het oog gericht heeft op percelen grond die sinds de bombardementen braak liggen.

De directie van een op vele plaatsen bestaand garagebedrijf heeft zich tot de regering gewend met het verzoek een openbare lening uit te schrijven, zulks in navolging van de Belgische regering die, zoals bekend, uit de opbrengst van deze lening in Brussel acht tunnels doet bouwen. Van particuliere zijde is voor deze lening een belangrijk bedrag toegezegd, zodat men de kapitaalbehoefte gedekt acht.

Een groot warenhuis in het West End heeft intussen bekend gemaakt dat men het plan heeft een garage voor 1000 wagens te bouwen. Zodat er nog hoop is, dat over enige jaren de automobilist, die bepaalde delen van Londen bezoekt, het vlugger met zijn wagen, een bus of een taxi kan doen, dan wandelend. En zonder de vrees te koesteren dat zijn geparkeerde wagen bij terigkomst door de politie blijkt te zijn weggesleept.

Als weleer maar nu verfijnder

Toen omstreeks de eeuwwisseling ee
ste poging tot verkeerswetgeving we
daan door de indiening bij het La
van de z.g. Locomotive Act, kwam h
de een einde aan de verplichting or
elk zich zelf bewegend voertuig een
te doen lopen die een rode vlag zw
Tevens werd de maximumsnelheid
hoogd van 8 tot 32 km per uur.

Er was overigens in die tijd een
vijandschap in Engeland tegen alle
automobiel was. Men beschouwde he
we vervoermiddel als een soort mecha
moordenaar (is er eigenlijk sindsdie
veel veranderd?) en bovendien als e
paraat dat gedoemd was aan zijn
ken te bezwijken.

In 1896 werd de eerste automob
toonstelling ter wereld gehouden in
nen van het Imperial Museum te L
en het was bij die gelegenheid dat de
van Wales, die later Koningin Victo
Edward VII zou opvolgen, voor he
een automobiel besteeg, een zeer m
wagen door Gottlieb Daimler geb
Enige jaren later kreeg deze een verg
voor het bouwen van motoren in En
en de Prins van Wales die zich een
voorstander van het nieuwe transpo
del had betoond, was er vlug bij or
van de eerste in Engeland geprodu
automobielen te verwerven. Hiermede
aan de opvatting dat het nieuwe v
middel geen levensvatbaarheid zou
een ernstige slag toegebracht. Het
huis stond toen voor de keus om Zijn
ninklijke Hoogheid te be- dan wel
hagen door het wetsvoorstel aan te
of te verwerpen. Hoewel het gezon
stand zegevierde, waren er in het lan
velen — behalve de paardenfokkers
die het nieuwe transportmiddel hartg
haatten. Toen de wet in werking was
den werden er langs de weg tussen L
en het toendertijd zeer in de mode
Brighton, in heggen en achter bomen
de politie z.g. autovallen opgesteld
overtreders van de maximumsnelhe
plaatse te bekeuren. Een en ander ge
de met ongelijk lopende horloges
zaarwekkers.

Deze vorm van politioneel optreden
de „Gestapo" later met zoveel acc
se verfijnd, riep in een aan perso
vrijheid gewend volk als het Enge
te verwachten weerstand op. Het re

was de geboorte van de Automobile Association. Er zijn sindsdien meer dan vijftig jaar verlopen, maar als herinnering aan deze boze tijden wordt jaarlijks nog de wedstrijd Londen-Brighton verreden met als deelnemende wagens de vehikels uit die tijd.

Het Engelse publiek heeft sindsdien wel andere zorgen gekend en men leeft voort in de verwachting dat dergelijke politiemaatregelen tot het verleden behoren.

Gelooft u dat werkelijk? De politie niet en het bewijs hiervan is dat men op die zelfde weg van Londen naar Brighton een nieuw valletje heeft gezet. Men gebruikt nu geen wekkers of duivenklokken meer, maar radar en het gaat zó: Ergens op een zijwegje staat een politiewagen. In die wagen bevindt zich een soort doos waarin de radarversterker zit en op de doos bevindt zich een verdeelschaal die er uit ziet als een gewone voltmeter. Op de schaal is een verdeling in mijlen aangebracht. Vanuit de politiewagen wordt een radarstraal diagonaal op de weg gericht; zonder dat men het weet breekt de passerende automobiel de straal en op de verdeelschaal springt de naald van nul op het aantal mijlen dat de passerende auto aan snelheid maakt.

Allemaal prachtig maar....

Het is allemaal prachtig, behalve als er een andere wagen vlak achter u zit of u wordt juist ingehaald. De naald is dan in heftige beweging en het wordt kennelijk onmogelijk om precies uit te maken welke wagen het was die met te grote snelheid reed. Want bij een snelheid van 40 mijl per uur bevindt de auto die het dichtst bij de straal is zich niet langer dan een halve seconde in deze straal. Indien er nu meerdere wagens op korte afstand van elkaar rijden kan men moeilijk verwachten dat de uitslaande naald een betrouwbaar hulpmiddel is om een overtreder aan te wijzen. Het Londense blad Evening News kwam tot de volgende conclusie: Dit systeem is verwerpelijk. Het is niet alleen onbetrouwbaar maar het schept tussen de politie en het wegverkeer een „Gestapo"-element.

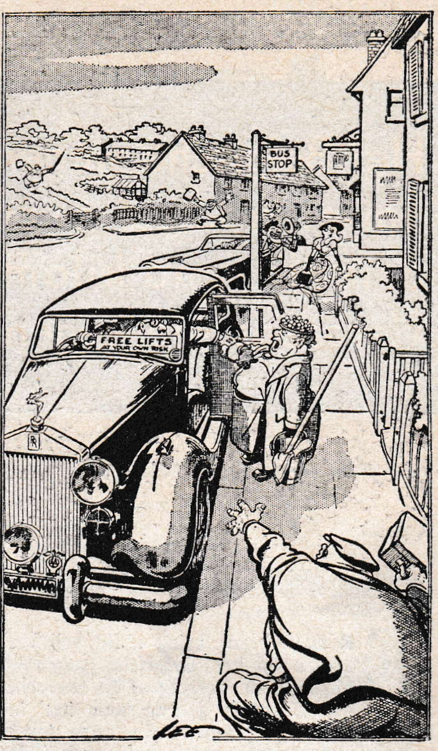
Malaise bij Daimler

Wij noemden zoëven de naam Daimler en het is slecht nieuws dat ons over dit oude, aristocratische, te Coventry gevestigde bedrijf bereikt.

De Engelse Daimler heeft nooit tot het Duitse concern van die naam behoord. De enige band die er bestond was dat na het verkrijgen van een licentie om in Engeland Daimler automobielen te bouwen, Gottlieb Daimler werd benoemd tot Honorair President van de Engelse maatschappij. De heer Daimler is er echter nooit in geslaagd een directievergadering in Engeland bij te wonen. De Engelse directie was onlangs genoodzaakt het personeel met 300 man in te krimpen; zulks geschiedde nadat er vroeger reeds personeel was ontslagen. Er blijft nu nog slechts een gering aantal mensen over. De oorzaak: Achteruitgang in de verkoop. Men vraagt zich af waarom, terwijl er in de Engelse automobielindustrie bepaaldelijk van een opleving kan worden gesproken, Daimler hierop een uitzondering maakt. Naar onze mening dient zulks niet uitsluitend te worden toegeschreven aan het feit dat Daimler dure wagens produceert. Rolls Royce en Bentley, die toch ook niet goedkoop zijn, vinden voor hun produktie zowel in Engeland als overzee, nog een bevredigende afzet. Het lijkt ons waarschijnlijker dat de toepassing en groeiende populariteit van het automatische transmissie de door Daimler gebrachte vloeistofkoppeling met de z.g. pre-selected gearbox voorbijgestreefd is. Het Daimler-systeem, waarbij de derde pedaal uitsluitend diende om de van te voren gekozen versnelling in te schakelen, maakte het rijden gemakkelijk. Voor hen die nooit goed geleerd hebben met een versnellingsbak om te gaan. Maar het „hydramatic" systeem biedt het voordeel dat het kiezen van een versnelling overbodig is geworden. Zich hiervan ten volle bewust maakte de Daimler maatschappij vorig jaar bekend dat zij de nieuwe modellen zou leveren met de Borg-Warner automatische transmissie. Dit is waarschijnlijk een keerpunt geworden in de geschiedenis van Daimler; want hoewel men genoodzaakt was de concurrentie te volgen, werd hiermede aan iets dat de Daimler van andere wagens onderscheidde, een einde gemaakt. Men kan er zich niet meer op beroemen iets anders dan anderen te hebben.

LONDEN LACHT

Tijdens de busstaking boden particulieren vrije lifts aan naar de stad.



„Hee mister. Je bent wat aan de late kant vanmorgen. Als dat zo doorgaat gun ik een ander de klandizie!" (Lee, in the Evening News).



Onder: Geregelde en ongeregelde verkeersopstoppingen brengen de doorstroomcapaciteit in de Londense City tot een bijna ongeloofwaardig minimum terug.

Prijsverhoging?

In Londen wordt algemeen verwacht dat de prijzen van Engelse wagens zullen worden verhoogd, zulks als gevolg van een stijging van de staalprijzen met 5 pct. De staalfabrieken beweren dat zij deze stijging niet zelf kunnen verwerken en genoodzaakt zijn deze op de automobielfabrieken af te wentelen. Deze, op hun beurt, beweren hetzelfde en hebben hun afnemers erop voorbereid dat de nieuwe wagens duurder zullen worden. Het is nog niet bekend of deze verhoogde prijzen ook zullen gelden op de exportmarkt. Indien enigszins mogelijk wil men hier een eventuele prijsverhoging tot het uiterste beperken.

BELGIË bouw

Het Belgische wegenplan omvat in totaal meer dan drieduizend kilometer vierbaans snelwegen

De Belgen zijn realistisch genoeg om te beseffen dat de toekomst van hun land rechtstreeks afhankelijk is van het wegennet — De miljoenen die aan de wegen worden besteed werpen ruimschoots rente af — Autostrades brengen in hun absolute zin het sociale probleem van de verkeersveiligheid nader tot een oplossing.

ER is in brede kring altijd vrij veel kritiek op het Belgische wegennet uitgeoefend. Terecht of ten onrechte, wij willen dit gaarne aan het inzicht en de opvattingen van onze lezers overlaten. In ieder geval is het een feit, dat men in België weinig echte autostrades heeft. De verbinding van Antwerpen met de Nederlandse grens mag dan de laatste jaren belangrijk zijn verbeterd (zij het niet overal) met een voortreffelijk wegdek, het is een tweebaansweg zonder gescheiden rijbanen.

De weg Antwerpen-Brussel heeft wel al goeddeels gescheiden banen, vier in totaal, maar is ook geen autostrade in de moderne zin, omdat er gelijkvloerse kruisingen van dwarswegen zijn. Afslaand verkeer en overstekend verkeer moet de hoofdbanen kruisen, in plaats van er overheen of er onderdoor geleid te worden.

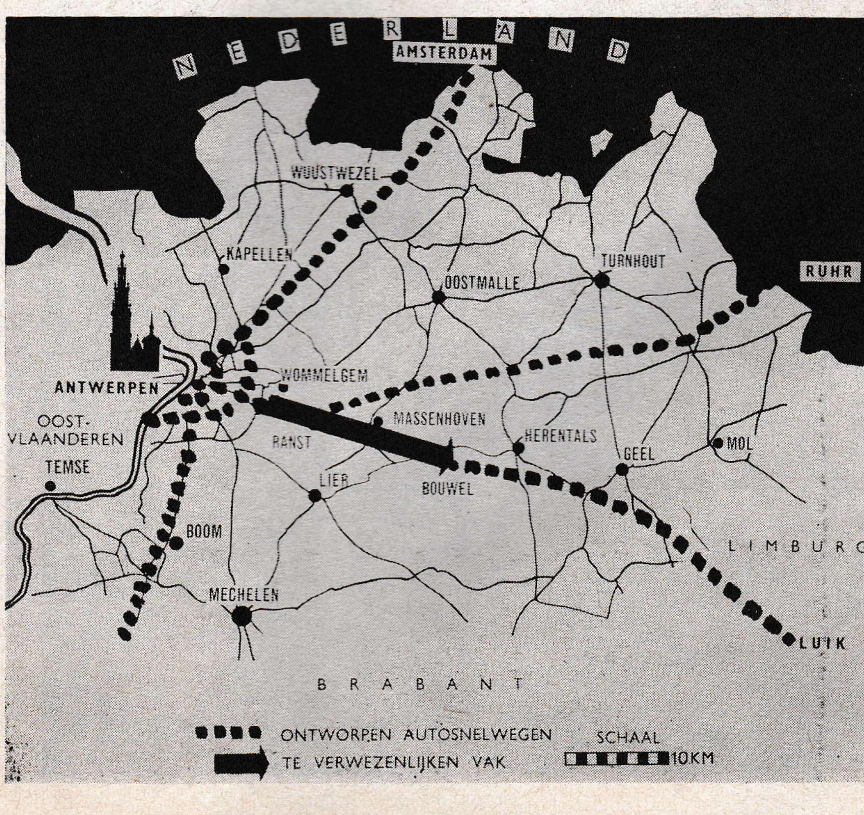
Men heeft de autostrade Gent-Brussel, terwijl er ook een voortreffelijke weg — met niet gescheiden rijbanen — is van Namen naar Bastenaken op de Luxemburgse grens. De verbinding van Brussel via Bergen met Frankrijk is slecht. De wegen vanuit Brussel naar het Oosten zijn ook onvoldoende.

De Belgen zijn echter realistisch genoeg om te beseffen, dat de toekomst van hun land rechtstreeks afhankelijk is van hun wegennet. **Onlangs nog verklaarde de Duitse minister van verkeer Dr. Seebohm bij de introduktie van zijn nieuwe begroting, dat het leeuwenaandeel van de gelden zou worden besteed aan wegenaanleg en wegenverbetering met diezelfde motivering: wegen brengen welvaart, de groei van het autoverkeer is niet tegen te houden.**

Met heel wat hooi op de vork en praktisch al het aannemersmateriaal in en rond Brussel geconcentreerd voor de wereldtentoonstelling, is men in België er nu toch toe overgegaan om het grootste wegenbouwproject uit de geschiedenis van de Belgische wegen aan te vatten, de aanleg van de autostrade „Koning Boudewijn", van Antwerpen via Luik naar de Duitse grens met aansluiting op het Duitse autobaannet. Deze autostrade zal in 1958 tot en met Hasselt gereed zijn. Het verkeer uit Luik zal er dan dus al gebruik van kunnen maken. De miljoenen welke aan deze weg worden besteed werpen rente af. De directe voordelen van een dergelijke weg bedragen twintig tot vijfentwintig procent op de duur van het vervoer en de slijtage van het materiaal.

Antwerpen—Keulen een kippesprong

Voor de afstand Antwerpen—Luik bedraagt de vermindering achtentwintig procent, voor het traject Antwerpen—Keulen zal de besparing vijftien procent uitmaken. Dit zijn sprekende cijfers die het grote belang aantonen om het net aan de huidige en toekomstige behoeften aan te passen. Speciaal voor Antwerpen wordt deze weg van de grootste betekenis wat het goederenvervoer betreft. Langs de Rijn stroomafwaarts in Keulen aangevoerde goederen kunnen drie uur na overlading in Antwerpen aankomen. Het eerste deel van de werkzaamheden, verdeeld over zes aannemers, vergt voor ongeveer twintig km weg in de provincie Antwerpen een bedrag van vierhonderd miljoen franken. In principe krijgt deze Autostrade „Koning Boudewijn" geen enkele gelijkvloerse kruising. Alle dwarsverkeer wordt via viaducten of door onderdoorgangen geleid, dit in tegenstelling tot de wegen Antwerpen—Brussel en Brussel—Ostende, waar nog heel wat „levelcros-



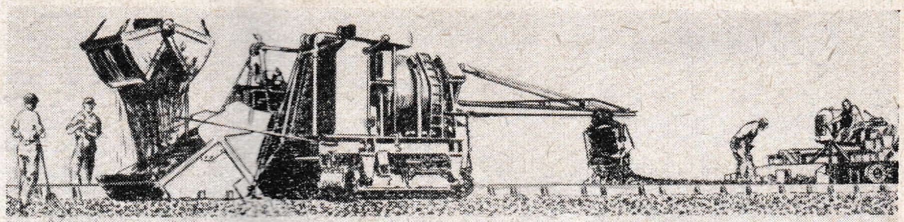
De Autostrade „Koning Boudewijn" in wording

aan zijn toekomst

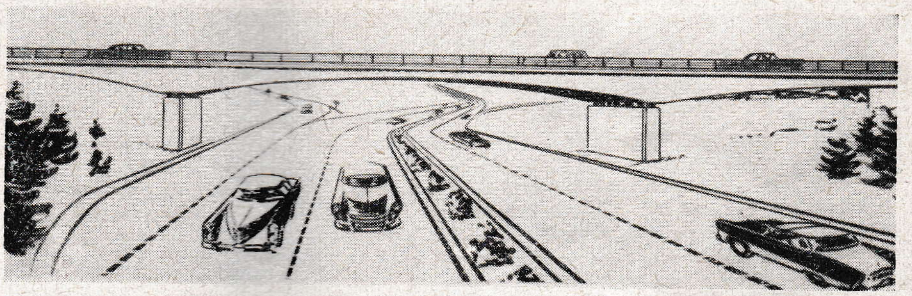
sings" zijn blijven bestaan. Op dit eerste stuk komen alleen al zes onderdoorgangen en veertien viaducten voor. Daarbij komen aansluitingen op de bestaande straatwegen nabij Wommelgem, Massenhoven en Bouwel. Op papier wil men in 1959 Luik hebben bereikt en in 1960 wordt het traject van Luik naar de Duitse grens voltooid, waar van Duitse zijde dan al is gezorgd voor een aansluiting die de twee landen zal verbinden. De voorlopige kosten worden geschat op vier en half miljard franken.

De betrokken minister en directeuren van diensten hebben bij de verdediging van hun plannen niet alleen op het internationaal belang en de besparingen gewezen, maar ook op de verhoogde veiligheid. Men heeft vastgesteld, dat het aantal ongevallen op autostrades kleiner is dan op gewone wegen. Het aantal ongevallen per kilometer weg op de verbinding Brussel-Gent bedroeg in 1954 18 eenheden, terwijl op de nieuwe autostrade Brussel-Gent dit gemiddelde per kilometer is gedaald tot 2,3 eenheden. Als men nu eens bedenkt, dat jaarlijks achthonderd mensen in België ter plaatse worden gedood en dat het dubbele van dit getal achteraf aan de gevolgen hunner kwetsuren bezwijkt, dan kan men gerust zeggen, dat de autostrades in hun absolute zin het sociale probleem der verkeersveiligheid nader tot een oplossing brengen. Het is nog maar een begin!

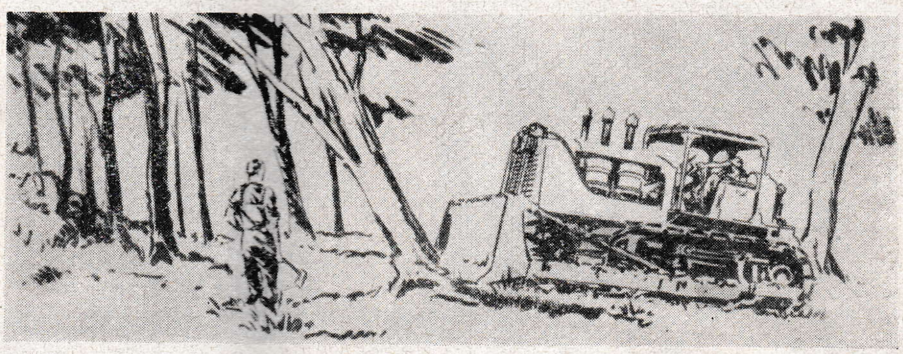
Ondertussen vormt de Autostrade „Koning Boudewijn" nog maar een begin voor de grote plannen op het gebied van de wegenbouw in België. Men heeft rond Antwerpen twee grote verkeersringen ontworpen, waarvan er een aansluit op de weg naar Nederland via Wernhout, de andere op de Autostrade „Koning Boudewijn". Daarnaast komt een iets noordelijker autosnelweg die aansluiting geeft op het Roergebied. De verbinding Antwerpen-Boom-Brussel, waar al hard aan gewerkt wordt, wordt in de naaste toekomst geheel uitgevoerd als autosnelweg met onderdoorgangen en viaducten. De verbinding via Mons met Frankrijk wordt verbreed en verbeterd, evenals die via Namen naar Bastenaken terwijl ook de verbindingen met Gent en Brugge niet vergeten zullen worden. Dit alles omvat in totaal meer dan drieduizend km vierbaans snelwegen en daarmede een plan dat niet van vandaag op morgen werkelijkheid kan worden. Niettemin: het begin is er nu en de energie waarmede dit alles wordt aangevat vormt een gezonde ondergrond voor hooggespannen verwachtingen. Dat men de eerste van deze nieuwe wegen naar de vorst, „Autostrade Koning Boudewijn" noemt is een gelukkig gevonden symbool voor een vooruitstrevend land, dat onder een jonge vorst zijn verkeersproblemen thans zo moedig tegemoet treedt.



Aanbrengen en egaliseren van de slijtlaag van asfaltbeton.

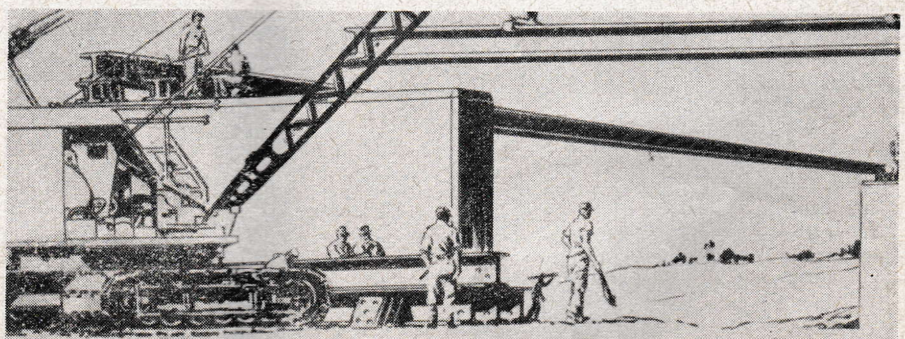


Aspect van de „Autostrade Koning Boudewijn" zoals deze er na voltooiing zal uitzien.



Bulldozers rooien bomen.

De eerste balken voor een viaduct worden gelegd.



Spakenburg

heeft nog karakte

Krablappen en botters beheersen het beeld . . . . .

In het toeristische hoogseizoen blijken Amerikanen en Engelsen, Zweden en Duitsers het schilderachtige Spakenburg in het noordelijke puntje van de provincie Utrecht uitnemend te kunnen vinden en op de kade van het binnenhaventje met z'n kleine scheepswerf staat op de gevel van een lelijk huis te midden van allerlei andere reclame in koeien van letters: „Foto's in klederdracht — Here pictures in old dutch dress". Maar het zou toch niet juist zijn daaruit te concluderen, dat dit oude Zuiderzeedorp ook al gans en al overwoekerd wordt door de vreemdelingenindustrie. kenburg heeft zijn karakter nog wete bewaren en dat ligt, behalve aan zijn i ment, ook aan de orthodoxe, ietwat stu maar sterk aan traditie gehechte Spa burgers zelf. Zij zijn in doorsnee vols niet gebrand op de schijnwerpers der bliciteit. . . .

Anders dan in het boerendorp Buns ten, waarmee het overigens heel nauw bonden is, wordt Spakenburg beheerst de donkere rompen en de ranke master botters. En op maandag ook door het goed! Dan verdwijnen de gevels en de pen achter het wapperende wit en het waarmee de vrouwen vele tientallen ters koord, omhoog gehouden door stokken, behangen. Dan ziet Spakenbu heel, héél pittoresk uit! Maar. . . . ee waait de wind, waar land aan water gr het duurt maar een paar uren, dan zij frisgewassen krablappen, blauwe scho theedoeken, hemden en boezeroenen d Dan verdwijnt de bonte wemeling va was uit het straatbeeld en spelen de bo weer de eerste viool. . . .

Nog altijd is Spakenburg een visser al schudden de gebroeders De Graaf ze zijn alle drie een heel eind in de ta — bedachtzaam het hoofd. „Het is niet meer", zeggen ze en gehuld in hun t kijken ze onder hun donkere hoeden so naar de botters. „In onze jonge jaren voer Spakenburg met meer dan twee derd schepen de Zuiderzee! Maar hoe ook bekijkt, de visserij is een stervend drijf! En 't jongvolk gaat naar de fabr Ja, de tijden veranderen. Het nieuwe dringt het water terug en een groot van de jeugd vindt geen emplooi meer i visserij. Wie Bunschoten-Spakenburg dert, ziet, dat de industrialisatie doo „Polynorm" staat er, de grootste kno fabriek van Europa geeft vele handen en ook in andere grote bedrijven wordt flink stuk brood verdiend, maar de ou generatie blijft het hoofd schudden. De geren zijn er content mee, die voelen verbondenheid met het water en de don botters al niet meer in het bloed. . . .

Toch varen de kleine schepen met bruine zeilen voorlopig nog uit voor hoekwant-, de fuiken- of de kuilvisserij wordt nog „dichtbij" gevangen vis aa „afslag" geveild, maar ze wordt ook vrachtauto uit IJmuiden aangevoerd. kenburg is in zekere zin uitgegroeid tot Nederlandse vismarkt! En zolang dit d zal oud-Spakenburg blijven hangen aa botters en het wijde, grijze water, da niet anders kunnen noemen dan „de derzee". . . .

Trouw blijven de ouderen ook aan de derdracht, die bont is en rijk aan kleu Het zijn vooral de vrouwen, die de tra in ere houden, al dragen zij er mod armbandhorloges bij en soms zelfs



Zonder de botters zou het beeld van Spakenburg onvolledig zijn.

Het schilderachtige binnenhaventje met de kleine scheepswerf.



schoentjes met hoge hakken.... En ze zijn niet zo behoudend, of ze stappen met de stijf gesteven krablap als een wonderlijke huif boven de schouders, met de blanke mutsjes en de statige, lange rokken op hun snelbrommers om boodschappen te doen of even naar een trouwerij te gaan kijken. Het is haast vermakelijk, hoe dan van alle kanten vrouwen en meisjes aangedromd komen naar het gemeentehuis en vervolgens naar de kerk stevenen om maar niets van de plechtigheid te missen. Dan vormen jong en oud een soortement kleurige erehaag voor bruid en bruidegom. Deze hebben gewoonlijk ook wel „verre" verwanten onder



„Er zit geen toekomst meer in de visserij en het jongvolk gaat naar de fabriek" zeggen de drie gebroeders De Graaf, wie men het niet aanziet, dat ze samen zo'n 250 jaar oud zijn....

de belangstellende toeschouwers, want door het eeuwenlange isolement zijn de familiebanden heel wijd vertakt. Wist u, dat er zo'n goede duizend mensen in Spakenburg wonen, die De Graaf heten? En nagenoeg evenveel Koelewijn? Ook Van Diemens zijn er legio!

Dit Spakenburg-Bunschoten is eigenlijk aan alle kanten belangwekkend. Het is interessant als voorbeeld van een merkwaardige sociaal-geografische ontwikkeling, het is nog altijd belangwekkend als folkloristisch curiosum. Eigenaardige volksgebruiken waren niet zo lang geleden nog in zwang en zij bewogen zich voornamelijk om het thema vrijen en trouwen. Toen de visserij nog in volle fleur was, trouwde men in Spakenburg op zaterdagavond. Dat was, omdat de botters vrijdags of zaterdags pas thuiskwamen en 's zondagsnachts na twaalf uur weer uitvoeren.

Ook de voorgeschiedenis, of zo ge wilt het preludium, van zo'n Spakenburgs huwelijk was alleszins merkwaardig. Gedurende de winteravonden gingen de meisjes die nog geen jongen hadden „voor kraai zitten". De ouders gingen ergens op visite, die gingen, zoals dat heette, op een „half zeuvetje". En de dochter des huizes bleef met haar vriendinnen achter. Dan kwamen al spoedig de jongens opdagen, ze rammelden aan de deuren en was er iemand bij, die genade vond in de ogen van het meisje, dan ging de deur voor hem open. Zo niet, dan bleef ze dicht en werd een gunstiger gelegenheid afgewacht. Doch zwoer men elkander trouw, dan bleef het zo tot der dood toe!

Er is in heel Spakenburg eigenlijk maar één café, dat ingesteld is op het toerisme. Aan de gevel hangt een sierlijk uithangbord en daarop staat een martiale soldaat, een soort grenadier, afgebeeld. „In de Korporaal" zegt het randschrift en dat is dan ook de naam van het café, dat uitkijkt op de Oude Haven. U drinkt daar goede koffie uit koppen van boerenbont, maar verder zit het huis stampvol met snuisterijen en souvenirs, die ook al niet minder lelijk zijn dan elders. Alleen.... boven de gelagkamer is een ruimte ingericht als Spakenburgs binnenhuisje en



Zo pleegt men in de oude Zuiderzeedorpen 's maandags de was buiten te hangen.

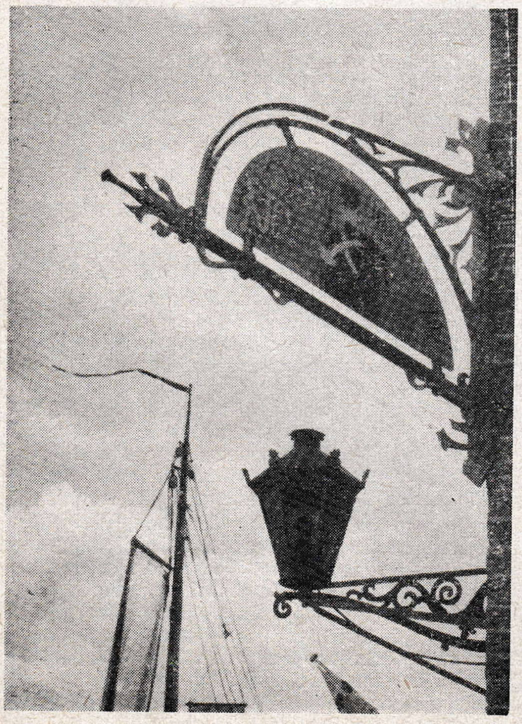
van oudsher de kat, de vaatdoek en bijbel een plaats vonden.
En waaraan ontleent dat café nu zijn wo derlijke naam? Wie is die krijgsman het uithangbord? Dat zat zó! In 1870, to Frankrijk en Duitsland elkander in de h ren vlogen, was ook het Nederlandse leg gemobiliseerd. Ook Spakenburgers dro gen 's konings wapenrok en nu was h één van hen, Lammert Meinen, die op e goede dag thuis kwam met de korporaa strepen op de mouw! Dat was nog noc vertoond: Lammert was de held van dag en heel Spakenburg was onder de i druk. Van die tijd af heette Lammert „korporaal" en dat bleef z'n hele verde

foto's Jac. Gazenbeek



daar vindt u veel, om niet te zeggen alles, wat typerend is voor het verleden.
De kastelein vertelt u er alles van, wat ervan te vertellen is: van de letterlappen, de vissperr en het visorgel", maar ook van de geheimen der klederdrachten van de sierlijke, antieke tafel met de „kattebank" tussen zijn poten: de brede plank, waarop

Geen trouwpartij of de Spakenburgse huisvrouwen zorgen voor een markante erehaag.



Scheepsmast, lantaarn en uithangbord (café „In de korporaal") vormen samen een aardige ornamentiek.

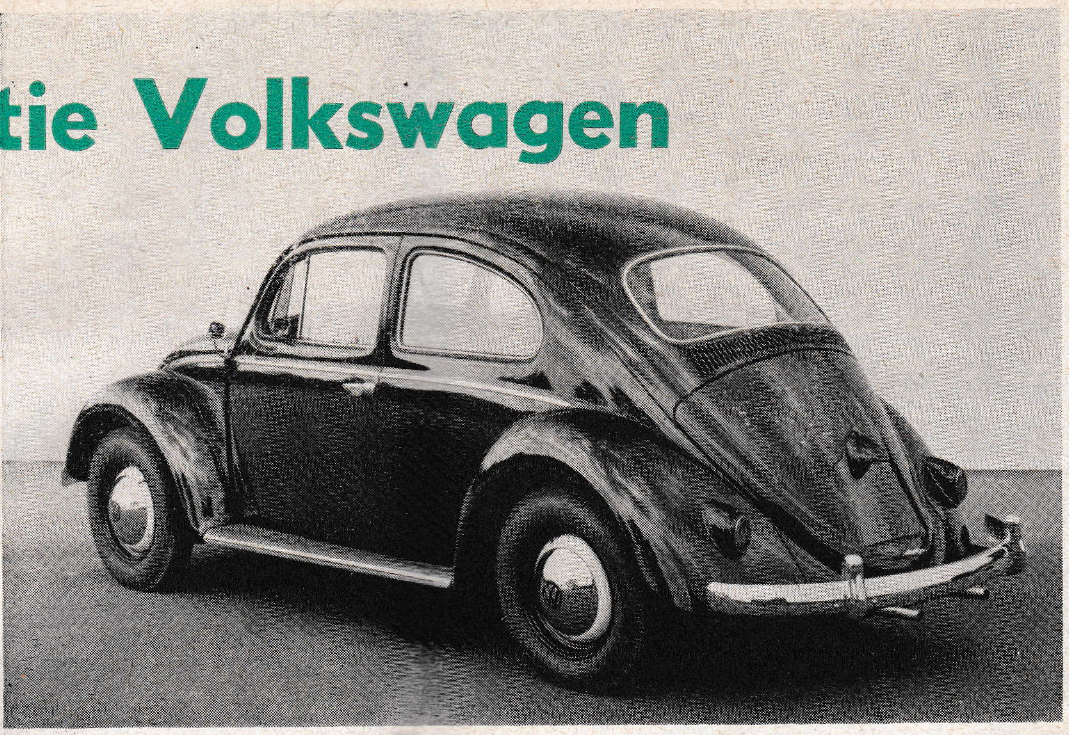
leven zo. Die bijnaam ging over op z'n ki deren en toen een volgende generatie h café begon, lag de naam voor de han „In de Korporaal"

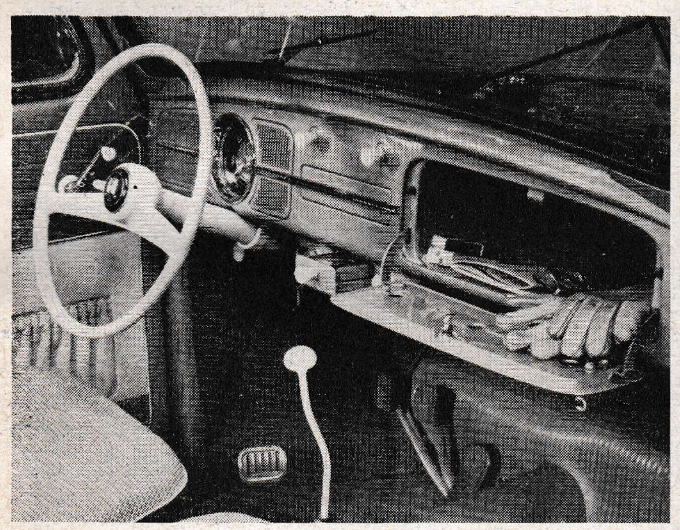
Ook zoiets is typisch Spakenburgs, wa bijnamen — ze tieren hier welig en ze zi soms zeer schilderachtig — hebben hi een even taai leven als de beste traditie die dit ouwe vissersdorp tot zulk een k rakteristieke gemeenschap stempelen.

Van de snelweg Hoevelaken-Amsterda is het maar enkele kilometers naar Bunsch ten-Spakenburg, maar rijd terug de land lijke straatweg naar Nijkerk. Dan zult u de koop toe genieten van de wijde luchte die zich koepelen boven de Arkemheen polder. Ook dat is de moeite waard!

Jac. Gazenbe

Operatie Volkswagen





Het dashhoard kreeg een ander uiterlijk. Het handschoenenkastje werd tot maximale grootte uitgebouwd, een schuifasbak is thans als standaarduitvoering in het midden gemonteerd, de bedieningsorganen kregen een andere opstelling en de ruimte voor de radio is in het nieuwe model naar links verschoven. Let voorts op de gasbediening. Het bekende rolletje werd vervangen door een werkelijk pedaal.



De achterruit werd flink vergroot, waardoor het gezichtsveld ongeveer verdubbeld is.

De Volkswagen heeft voor de nieuwe serie enkele wijzigingen ondergaan, die zeer bepaaldelijk niet zijn te kwalificeren als revolutionaire veranderingen. Voor degenen die tegen alle officiële verklaringen in toch veronderstelden dat er wel eens een geheel nieuw Volkswagen-model kon komen, een hele geruststelling. Zij zullen nu — althans voorlopig — wel overtuigd zijn, dat officiële mededelingen ook wel eens niet de volgende dag door de feiten kunnen worden achterhaald.

De meest in het oog vallende en o.i. een zeer gewenste en bijzonder belangrijke verandering is de vergroting van de achterruit die zowel in de hoogte als in de breedte veel royalere afmetingen heeft gekregen, waardoor het gezichtsveld ongeveer verdubbeld werd.

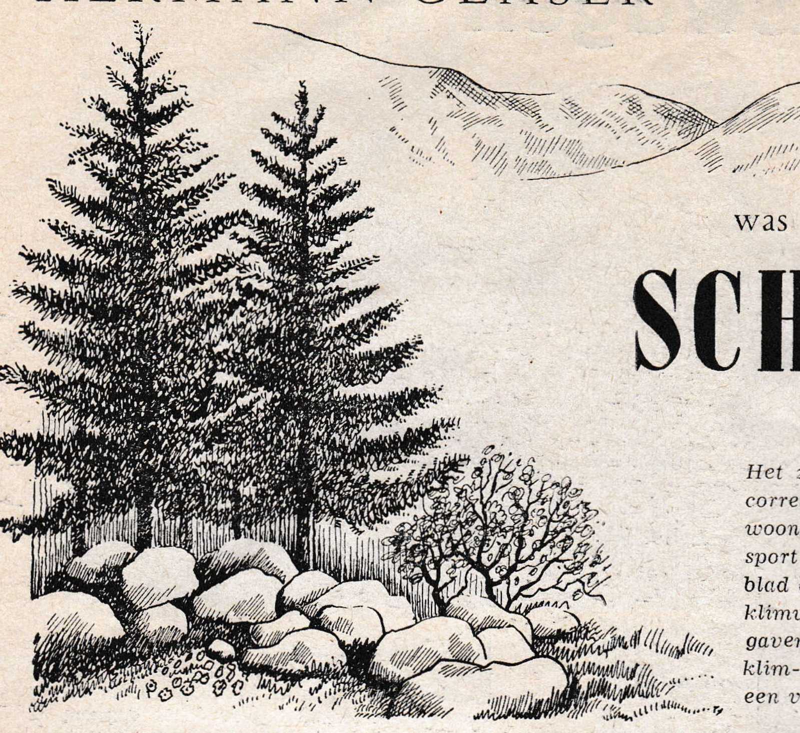
Door een minder forse opzet van de omlijsting werd ook de voorruit met ongeveer een zesde van de oppervlakte vergroot. Bij de export-modellen, bij de cabriolets en de Karmann-Ghia-Coupé zijn ook wijzigingen aangebracht in het remsysteem, waardoor met betrekkelijk lichte druk op het rempedaal een effect wordt bereikt waarvoor vroeger meer krachtsinspanning nodig was. Voorts is de hefboom, eindigend in een dwars-asje waarop het rolletje was gemonteerd waarmede de linkervoet van de bestuurder de gastoevoer kon regelen, thans door een echt met rubber bedekt gaspedaal vervangen.

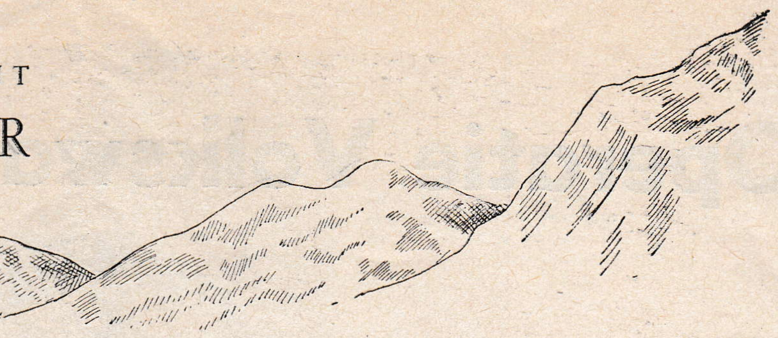
De entree voor de koellucht onder de achterruit werd voorts verbeterd. Het formaat van de ruitenwissers is aangepast aan de grotere voorruit. Wat het interieur betreft, hier valt onmiddellijk het verfraaide dashboard in het oog. Het handschoenenkastje is tot maximale proporties uitgebouwd, een schuifasbak werd als standaard-uitrusting in het midden van het paneel gemonteerd. De opstelling der bedieningsknoppen werd veranderd en tevens is de plaats voor het aanbrengen van een radio naar links verschoven. De zij-bekleding bestaat thans geheel uit kunststof, welke het voordeel heeft makkelijk afwasbaar te zijn. Ook de achterzijde en de zijkanten van de rugleuningen zijn, evenals de zijkanten van de zittingen, met kunststof bekleed.

De overgang op de nieuwe serie heeft plaatsgevonden in directe aansluiting op het einde van de fabrieksvakantie in Wolfsburg. Dit kwam uit bedrijfstechnisch oogpunt efficiënter voor dan met de veranderingen en de introduktie daarvan te wachten tot de Frankfurter auto-tentoonstelling. Intussen kunnen wij mededelen dat de prijzen voor de verschillende modellen gelijk gebleven zijn.

ONZE DUITSE CORRESPONDENT

HERMANN GLASER





was voor ons blad bij de bergklim op de

SCHAUINSLAND

Het zou wel vreemd geweest zijn als onze voortreffelijke correspondent in Duitsland, Hermann Glaser, die vanuit zijn woonplaats Düsseldorf de gehele Duitse auto-industrie en de sport in zijn vaderland overziet, aldus symbolisch voor ons blad een Schauinsland-positie innemende, niet naar de bergklimwedstrijd van die naam zou zijn gegaan. Verleden week gaven wij in „De Auto" de uitslag van deze voor het bergklim-kampioenschap van Europa meetellende race. Thans een verslag met veel wetenswaardigheden.

IN het hart van het Schwarzwald ligt de Schauinsland, de prachtige beboste berg, karateristiek voor het landschap en bij de universiteitsstad Freiburg behorende als de toren bij een kerk. Op de hellingen van deze berg kwam indertijd op initiatief van de ADAC een schitterende pasweg tot stand, waarop sinds 1925, steeds met kortere of langere onderbrekingen, bergklimwedstrijden gehouden werden. Oorspronkelijk was er slechts een pad naar beneden, een soort van karrespoor waarlangs de wagens beladen met gekapte bomen gingen, waarmede — door paarden getrokken — de transporten naar de dalen verzorgd werden.

Zoals voor de oorlog Rudolf Caracciola, Hans Stuck, Tazio Nuvolari, Louis Chiron, Bernd Rosemeyer, Hermann Lang en vele andere grootheden uit de internationale autosport verklaarden dat de Schauinsland het mooiste bergracetraject van Europa was (welke verklaringen wij gaarne voor rekening van deze coureurs laten — Red.) zo waren het thans de renners van heden die een zelfde mening waren toegedaan.

Slecht weer

De Grote Bergprijs van Schauinsland, dit jaar weer voor het eerst op de kalender, zal tot verder leven gebracht moeten worden. Mogelijk wordt het eens een race die zal worden opgenomen in de rij van wedstrijden welke gelden voor het wereldkampioenschap der coureurs. Dat zo iets zou kunnen, werd bewezen tijdens de 18e Schauinsland-Rennen, de tweede bergklimwedstrijd die gold voor het onlangs door de F.I.A. ingestelde Europese kampioenschap voor dit soort evenementen. Er kon aan worden deelgenomen met wagens tot een cilinderinhoud van twee liter.

Dat er slechts 20.000 toeschouwers waren heeft meer gelegen aan het weer dan aan een zeker gebrek aan belangstelling, dat bij het publiek te constateren zou zijn. Er hing mist hier en daar, er hingen wolkenflarden, de temperatuur was aan de lage kant.

De sportieve zijde van het evenement werd daardoor echter niet beïnvloed. Integendeel, zou men haast geneigd zijn op te merken. Rijders van zeven nationaliteiten en onder hen de erkende elite der bergspecialisten, traden voor deze klim van 24 kilometer aan. Het parcours telt 172 bochten en loopt van Freiburg-Güntersstal naar de op 1284 meter gelegen top van de Schauinsland. De coureurs reden ieder tweemaal. De door hen gemaakte tijden werden opgeteld en deze som gold voor de opstelling der klassementen.

Dubbele Porsche-zege

Edgar Barths buitengewone prestatie — hij maakte in beide manches de beste tijd en kwam op een gemiddelde van 84,89 km per uur — Porsche's dubbele zege — want evenals Barth reed tweede-plaats-bezetter Maglioli een wagen van dit merk —, de verrassende derde plaats bezet met een Borgward H 1500 RS, de pech van de Zwitser Willy Daetwyler die 1 kilometer voor de finish een lekke band kreeg, Maserati's nederlaag en de in deze race verworven technische kennis met betrekking tot wagens en motoren, welke tot verbeteringen kunnen leiden, dat waren wel de karakteristieken van dit wedstrijdfestijn in het Schwarzwald.

Edgar Barth is als lid van de Eisenacher AWE-coureursvereniging gedurende lange tijd de beste coureur uit de Sovjetzone geweest. Nadat er moeilijkheden gerezen waren en de vereniging werd opgeheven besloot Barth om voor Porsche te gaan rijden. Meer moeilijkheden met zijn Eisenacher superieuren volgden. Barth besloot toen — hij beschikte over een Tsjechische licentie — om zich in Dornigheim nabij Frankfurt te vestigen, zich aldus losmakende van zijn vroegere werkgever. Thans neemt de Oostduitse coureur bij Porsche een vooraanstaande plaatse in de race-afdeling in.

Winnaar Edgar Barth met Porsche de coming man • Pech voor Daetwyler • Een bittere pil voor Maserati • De Borgward H 1500 RS verrast.

Record gebroken

Bij de training voor de bergklim wist Barth het klaar te spelen om het in 1936 door Bernd Rosemeyer gevestigde absolute Schauins-land record met 3,1 seconde te verbeteren. Rosemeyer vestigde dit record met een vijf-liter Formule-wagen van Auto Union en bracht het gemiddelde op 90,1 kilometer per uur. Barth met zijn

Porsche — van slechts 1,5 liter — wist het gemiddelde op te voeren tot 90,6 kilometer.

De training vond plaats tijdens droog weer en op een dus droog en daardoor stroef wegdek. Vandaar dat de trainingstijden beter werden dan die welke op de wedstrijddag konden worden verwezenlijkt: „In de eerste manche 8 min. 24,3 sec., in de tweede 8 min. 33,5 sec., gemiddeld 84,89 km per uur".

Door zijn totaal-tijd van 16 min. 57,8 sec. bleef hij als enige onder de 17-minuten grens. Het dichtst werd hij benaderd door de Italiaan Maglioli, eveneens met Porsche. Hans Herrmann, de vroegere sportwagenkampioen van Duitsland, wist de Borgward H 1500 RS naar een derde plaats te voeren. Beide laatst genoemden kwamen met hun tijden in de 17-minuten-zone terecht Alle andere rijders overschreden de 18-minutengrens.

Op de vierde plaats zien we dan al weer een Porsche. Voor de Stuttgarters werd het een dag van erewijn en vele speeches. Tegen aller verwachting in kwam de eerste Maserati pas op de vijfde plaats terecht. En de tweede op de zesde.

De bedwinger van de Mont Ventoux, de Zwitser Willy Daetwyler, die de hoogste plaats bezette in de competitiestand voor het Europese bergklimkampioenschap, moest in de eerste manche wegens het springen van een band, hierboven reeds vermeld, opgeven. In de tweede ronde haalde hij een tijd van 8 min. 57,6 sec. wat neerkwam op 24,1 seconde meer dan Barth, terwijl deze tijd ook boven die van Maglioli en Herrmann uitkwam. Men kan hieruit concluderen dat de overwinningskansen voor de Zwitser, ook zonder diens bandenpech, nihil geweest zouden zijn.

Borgward komt op gang

De Borgward waarmede Hans Herrmann uitkwam was een verbeterde uitgave van de wagen waarmede in het voorjaar van 1956 op de Solitude Ring, toen met weinig succes, gedebuteerd werd. De Borgward was uitgerust met een vier-cilinder motor met twee nokkenassen, twee carburators en een dubbele uitlaat. Hij was goed voor 140 pk bij 7500 omwentelingen per minuut. Ook het buischassis had wijzigingen ondergaan. Er waren vijf versnellingen. Het type was veel verbeterd. Op de Nürburgring werden er ronden gemaakt waarvoor de tijden bijna een halve minuut bleven onder die welke er met het 1956-model werden uitgehaald. Nadat men dit met het grootste genoegen in Bremen had geconstateerd, werd besloten om met dit type Borgward deel te nemen aan alle nog op het programma voorkomende bergklim-wedstrijden die meetellen voor het Europese kampioenschap. Hiervoor heeft men kans gezien Hans Herrmann te contracteren, terwijl als tweede man de fabrieksrijder Jüttner of Schulze zal worden aangewezen.

De stand

Na de Schauinsland-bergklim staan thans Barth en Maglioli ieder met twaalf punten bovenaan de ranglijst der bergklim-cracks. Op hen volgen Daetwyler met acht punten, Buffa met vijf, Herrmann met vier, Munaron met drie, Cabianca met twee en Schiller met Tedeschi ieder met een punt. De klim op de Monte Cenisio, die als tweede wedstrijd voor het kampioenschap op de kalender stond, werd, zoals men zich herinneren zal, afgelast wegens de ongelooflijk slechte weers- en wegomstandigheden. Hij is naar een latere datum verschoven. Naar welke? Zover is men op het ogenblik met vaststellen nog niet gekomen!



Edgar Barth algemeen winnaar van de Schauinsland bergklim. Bij de training verbeterde hij met een 1,5-liter Porsche het door Bernd Rosemeyer in 1936 met een vijf liter Auto Union racewagen gevestigde en sindsdien ongenaakbaar lijkende record.

Onder ons

Behalve met de rensportwagens werd er ook met Gran Turismo's gereden. In de klasse voor de 1300 cc'ers plaatsten de Giulietta's Veloce Sprint van Alfa Romeo zich net zo als in de 1600 cc klasse de Porsche's. Internationaal was er dus in beide klassen maar weinig, of beter gezegd niets, te beleven. Hier was het uitsluitend de man achter het stuur die de plaats in het klassement bepaalde.

Bij de kleintjes had na de eerste manche iedereen de Stuttgarter Mahle al als overwinnaar gedoodverfd, toen in de tweede ronde bleek dat de coureur Froitek uit Zürich zulk een verrassend snelle tijd had gemaakt dat hij met het totaal van zijn minuten en seconden onder dat van Mahle bleef. Al was het niet veel. Drie seconden slechts. Maar genoeg. In de 1600 cc klasse was het de Münchener Greger die met een gemiddelde uursnelheid van 79,69 kilometer zijn gevaarlijkste tegenstander, dr. Bender uit Ferndorf, in het zand deed bijten.

De verrassing

Een verrassing werd de jeugdige Freiburger Peter Ruby, die voor het eerst in een internationaal gezelschap meestreed. Met zijn Porsche GS doorboorde hij de falanx der Carrera's en eindigde in het klassement op de derde plaats. In de grote klasse was het Geither uit München die met zijn Mercedes 300 SL het rijk vrijwel voor zich alleen had. De Italiaanse concurrentie had n.l. verstek laten gaan, terwijl de Austin Healey van de in Landstuhl wonende Amerikaan Hewitt uit het veld moest worden genomen. Geither deed het dus op z'n dooie gemak en vergenoegde zich met een gemiddelde (zie de uitslag) dat hem in de klasse der Porsche's op een der laatste plaatsen zou hebben gebracht, terwijl hij in die van de Alfa's met zijn 74,22 km per uur gemiddeld, ternauwernood op de derde plaats geëindigd zou zijn.

Enkele kleine ongelukken deden zich tijdens de wedstrijd voor, die geen van alle ernstige gevolge hadden. Het ergste was Froitek er aan toe toen hij — tijdens de training — in de bocht van de Holzschlägermat een verkeerde berekening maakte ten aanzien van de wrijvingscoëfficiënt. Zijn Alfa rolde de helling af maar kon toch nog zodanig worden opgekalefaterd dat hij er de volgende dag mee aan de wedstrijd kon deelnemen en.... er een klasse-overwinning mee kon behalen.

De volledige uitslag laat ik voorts hieronder volgen:

Grand Tourisme:

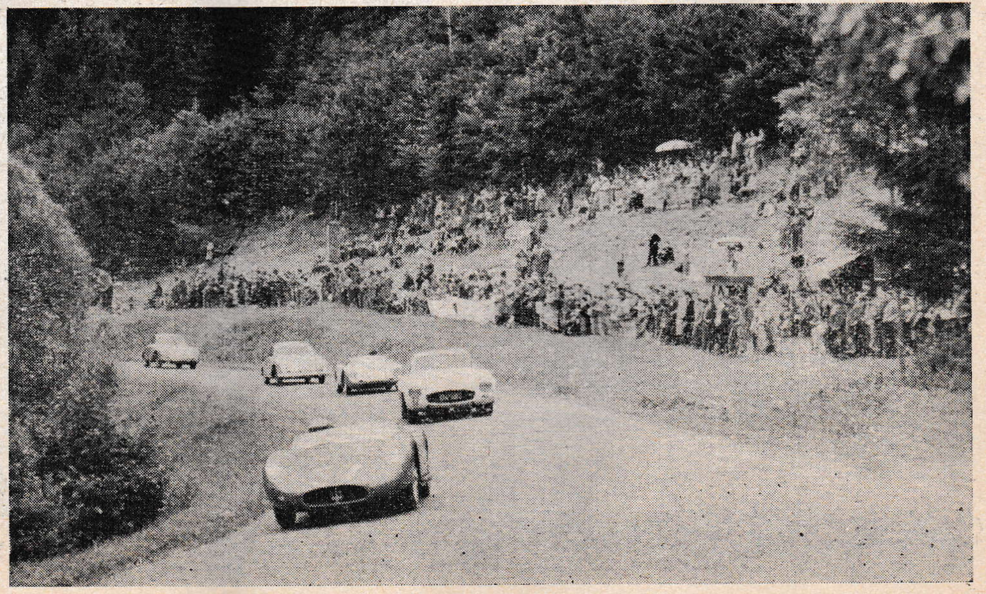
tot 1300 cc: 1. Karl Froitek (Zwitserland) Alfa Romeo 9 min. 33 sec. + 9 min. 36,5 sec. = 19 min. 9,5 sec., 75,17 km/u. 2. Eberhard Mahle (Duitsland) Alfa Romeo 19 min. 9,8 sec. = 75,15 km/u. 3. Felder (Duitsland) Alfa Romeo 19 min. 24,7 sec. = 74,19 km/u.

tot 1600 cc: 1. Josef Greger (Duitsland) Porsche 9 min. 2,6 sec. + 9 min. 1,6 sec. = 18 min. 4,2 sec., 79,69 km/u. 2. Dr Bender (Duitsland) Porsche 18 min. 12,7 sec. = 79,04 km/u. 3. Peter Ruby (Duitsland) Porsche 18 min. 24,8 sec. = 78,20 km/u.

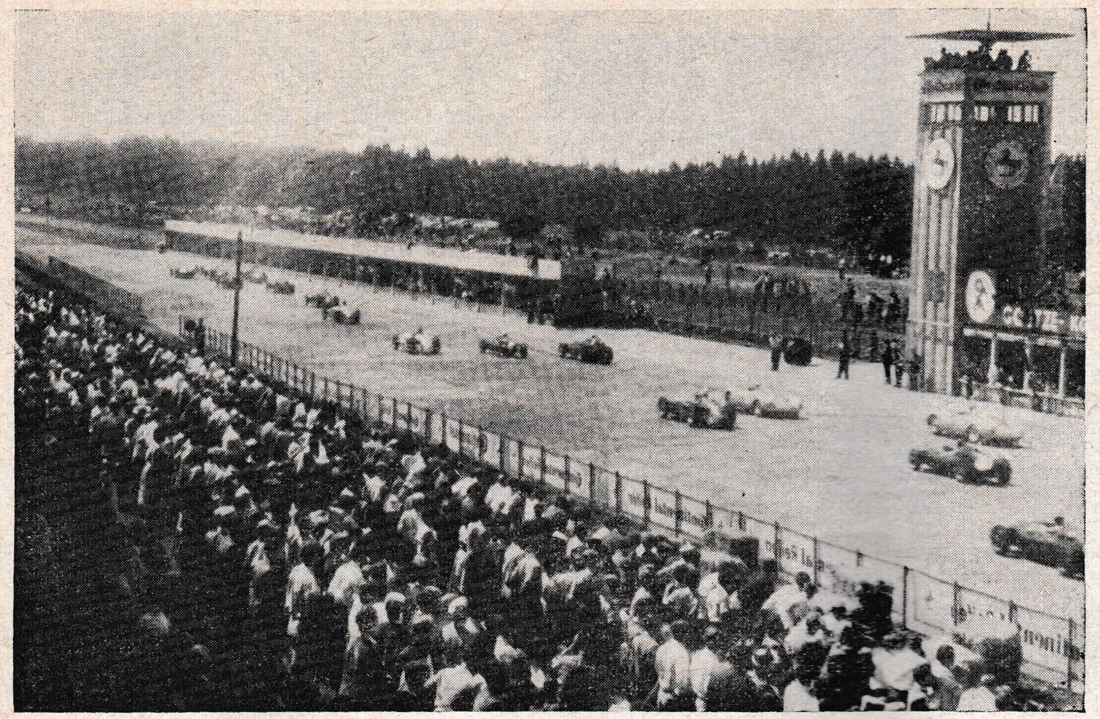
boven 1600 cc: 1. Theo Geither (Duitsland) Mercedes 300 SL 9 min. 30,7 sec. + 9 min. 53,9 sec. = 19 min. 24,6 sec., 74,22 km/u.

Rensportwagens (Europees bergklimkampioenschap):

1. Edgar Barth (Duitsland) Porsche 8 min. 24,3 sec. + 8 min. 33,5 sec. = 16 min. 57,8 sec., 84,89 kmau. 2. Umberto Maglioli (Italië) Porsche 8 min. 27,5 sec. + 8 min. 35,6 sec. = 17 min. 3,1 sec. 84,46 km/u. 3. Hans Herrmann (Duitsland) Borgward 17 min. 24,1 sec. = 82,74 km/u. 4. Gino Munaron (Italië) Porsche 18 min. 20,5 sec. = 78,51 km/u. 5. Attilio Buffa (Italië) Maserati 18 min. 22,8 sec. = 78,40 km/u. 6. Adolfo Tedeschi (Italië) Maserati 18 min. 25,1 sec. = 78,19 km/u.



Na de eerste manche keerden de deelnemers weer terug naar de start voor de tweede ronde.



De start van de Formule I- en de Formule II-wagens. De witte wagen, recht onder de toren, is de Porsche van Godin de Beaufort, de Nederlandse coureur die deel uitmaakte van het officiële fabrieksteam en die in zijn klasse beslag wist te leggen op de derde plaats.

De kampioen der kampioenen verbetert zijn eigen, verleden jaar gevestigd record, met 25 seconden en loopt in de tweede helft van de race een achterstand in van 45 seconden

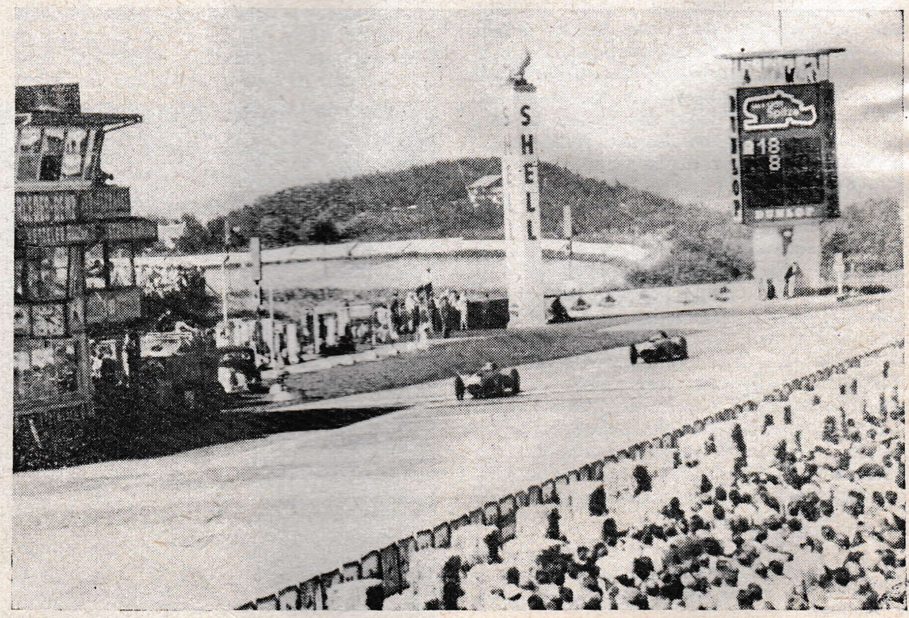
FANGIO's miraculeuze race in de grote prijs van Duitsland

GODIN DE BEAUFORT start officieel voor Porsche in de formule II race en eindigt op de derde plaats.

Fangio stond weer in de eerste rij der starters voor de Grote Prijs van Duitsland. In de eerste rij op de eerste plaats. Fangio had zich ook in de training weer dé kampioen getoond! Fangio die op 24 juni 1911 als zoon van een metselaar in het Argentijnse dorp Balcarce geboren werd. Fangio die tot vier maal toe het wereldkampioenschap der coureurs veroverde, bleek tijdens de training niet van plan zich door de aanstormende jeugd uit het zadel te laten lichten, hoewel er onder die jongeren enkelen waren die nog niet de helft van het aantal jaren telden van de Argentijn. In augustus van verleden jaar had Fangio het ronderecord verbeterd en dit gebracht op 9 min. 41.1 sec., hetgeen omgerekend in kilometers betekende dat hij de 172 bochten van het 22,810 kilometer lange circuit met zijn vele en sterke stijgingen en dalingen, aflegde met een gemiddelde van 141,2. Na enige trainings-verkenningsronden ging Fangio er eens extra goed voor zitten en draaide een ronde van 9 min. 25.6 sec. Met bijna zestien seconden had hij zijn eigen record vergruizeld! Bedenkende dat het verbeteren van een ronderecord doorgaans slechts met enkele seconden of onderdelen daarvan gepaard gaat, kan men zich er een voorstelling van maken hoe hard het daar op die zonnige middag van de 2e augustus op de Nürburgring moet zijn toegestaan. Met zestien seconden ging het ronderecord omlaag, met vier kilometer per uur steeg het gemiddelde: 145,1.

Sprakeloos

Men stond sprakeloos. Een dergelijk gemiddelde voor de Ring was voor onmogelijk gehouden. Maar niet alleen de tijdwaarnemers, de officials, de mecaniciens en de raceleiders der verschillende fabrieken waren met stomheid geslagen, ook de andere coureurs begrepen hier te doen te hebben met een fenomeen, een klasse op zichzelf vor-



Hawthorn lag, na Fangio's sensationele pitstop, met zijn Ferrari lange tijd aan de kop, op de voet gevolgd door zijn landgenoot Peter Collins, die met hetzelfde merk reed.

mend, een rijder die eenvoudigweg ongenaakbaar was. Die vrijdagmiddag kwamen er uit het andere kamp dan ook geen bijzondere tijden meer uit de bus.

Maar de volgende morgen, op zaterdag, gordden zij allen zich weer ten strijde aan. Het was Hawthorn met een Ferrari die de Maserati-pikeur het dichtst benaderde: 9 min. 28,4 sec., gem. 144,4 km/u. Er waren nog vijf anderen die het record van Fangio van verleden jaar gebroken zouden hebben als hij dat zelf al niet op zulk een geen twijfel meer overlatende wijze had gedaan. Het waren: Behra met Maserati 9 min. 30.5 sec., gem. 143,9 km per uur; Collins met Ferrari 9 min. 34.7 sec., gem. 142,9 km/u; Brooks met Vanwall, 9 min. 36,1 sec., gem. 142,4 km/u; Schell met Maserati 9 min. 39,2 sec., gem. 141,7 km/u en Moss die het met zijn Vanwall precies zo hard deed als Fangio in 1956 met Ferrari: 9 min. 41,1 sec., gem. 141,2 km/u.

Opmerkelijk is het dat Stirling Moss niet de snelste was in de training met de Vanwalls. Tony Brooks was vlugger en derde man St. Lewis-Evans de „langzaamste". Voorts was de Nürburgring de Italiaan Musso, die de laatste tijd sterk op de voorgrond is gekomen en die in de stand voor het wereldkampioenschap de tweede plaats bezet, zeer bepaaldelijk niet op het lijf geschreven. Hoge verwachtingen werden er tijdens de training van hem gekoesterd, verwachtingen die niet werden vervuld: 9 min. 43.1 sec., 140,8 km per uur.



De opwindende pitstop van Fangio, die aan de gehele race een ander aspect gaf. Deze stop dreigde de Argentijnse kampioen noodlottig te worden, maar tenslotte bleek dat het tegendeel waar was. Juist hierdoor bewees Juan Manuel in de race-wereld op eenzame hoogte te tronen, een klasse op zichzelf vormend.



FANGIO,
DE ONGENAAKBARE.

Wel Italiaanse wagens — geen Italiaanse coureurs

En nu ik het dan toch over Italië heb, is het niet opmerkelijk, dat waar vroeger het grootste gedeelte van het startveld werd ingenomen door coureurs van Italiaansen bloede, er thans zegge en schrijve maar één was, met name Musso, terwijl er niet minder dan twaalf wagens van Italiaanse makelij aan de start verschenen? Als ik zeg slechts één Italiaanse coureur, dan is dat niet helemaal juist, want ook Scarlatti was, zij het te elfder ure, komen opdraven, met de haren er bijgesleept, zoals dat heet, om de vierde officiële Maserati-wagen te besturen die zonder koetsier was komen te staan, nadat Menditeguy een geanimeerd gesprek met de raceleider van dit merk had gehad (zie het sportoverzicht van deze week). De drie wagens die niet Italiaans waren, waren de Vanwalls, te besturen door Stirling Moss, Tony Brooks en Stuart Lewis-Evans, drie Engelse coureurs die het wagengewicht niet zeer verhogen als zij instappen, want met z'n drieën wegen ze misschien zoiets van rond de driehonderd pond.

De B.R.M.'s, waarvan er twee waren ingeschreven, werden aan het 100.000 toeschouwers tellende publiek onthouden. De leiding van Owen's Racing Organisation achtte het n.l. niet verantwoord om, nu Ron Flockhart nog niet geheel genezen was van zijn, hem in Frankrijk overkomen ongeluk, de wagens voor zulk een belangrijke, zware en moeilijke race als de G.P. van Duitsland in handen te stellen van coureurs van het tweede plan.

Ook een Formule-II-race

Tegelijkertijd met de Formule-I-race waarvoor vijftien wagens startten (9 Maserati's, 3 Ferrari's en 3 Vanwalls, zie ook de grafiek in dit verslag), werd er ook een race gehouden die onder Formule-II verreden werd. Hoewel dit niet met zoveel woorden is gezegd, had de sportleiding van de AvD hiertoe vermoedelijk besloten, omdat het aantal voor de Formule-I race ingeschreven wagens niet al te groot en voor een deel onbelangrijk was. Door naast de auto's met een cilinderinhoud van 2500 cc (F-I) en lopend op speciale brandstof, ook die van 1500 cc (F-II) voor welke de normale brandstof was voorgeschreven, te laten rijden, wilde men — aldus luidde de verklaring — eens zien hoe de wagens voor de „Formule van de Toekomst" het houden zouden, terwijl tevens een goede vergelijking gemaakt kon worden tussen de vertegenwoordigers van beide klassen. Wel, die vergelijking viel — hoe kon het anders — volkomen in het nadeel uit van de kleinen. Twee van de zes gestarte F-II's haalden de finish en daaronder was er eentje die kapot gereden, opgelapt werd met de niet „stukke" onderdelen van twee eveneens kaduuk gegane wagens van het zelfde merk (Cooper). Was dat vervangingsmateriaal niet „uit de lucht komen vallen" dan zou er slechts één enkele Formule-II gefinished zijn. Nu waren het er twee, die samen met twee Porsche's (geen Formule-II wagens maar sport-Porsche's van het type Le Mans) het eindklassement opvulden. Het was maar heel gelukkig dat er nog Porsche's, in dit speciale geval als vreemde eenden in de bijt, mee mochten rijden, want anders was deze opvullings-race een volkomen farce geworden. Nu werd het publiek nog getrakteerd op een bijzonder spannend, 10 ronden durend nek-aan-nek-gevecht tussen Roy Salvadori met Cooper en Edgar Barth met Porsche. De Cooper sneuvelde tenslotte in de tiende ronde. Net als bij de medeslachtoffers was de kwaal: gebroken achteras.

De Beaufort derde

In deze race reed ook Godin de Beaufort mee met Porsche.

Officieel voor de fabriek. Oorspronkelijk waren er maar twee Porsche's ingeschreven voor de Formule-II wedstrijd, waarin zij, zonder aan de Formule-II eisen, maar slechts, zoals gezegd, aan die voor sportwagens te voldoen, zouden uitkomen. Vrijdagavond, de avond dus na de eerste

Foto's G. en E. SWART

trainingsdag, werd overeengekomen dat ook De Beaufort, met een derde Porsche, voor de Stuttgarter fabriek zou starten. Die derde Porsche was echter niet op de Nürburgring aanwezig. Deze stond nog op stal. Dat men daar het beste paard zou laten staan als er voor Porsche zulk een belangrijke race op het spel stond, is natuurlijk volkomen ondenkbaar, zodat De Beaufort zeer beslist niet de „fitste" wagen toegewezen kreeg, waarmede Porsche voor de dag kon komen. Bovendien was er nog de moeilijkheid om deze vlug naar Adenau te krijgen. Welaan, dit werkje werd door onze landgenoot in de nacht van vrijdag op zaterdag verricht. Zaterdagmorgen kon hij met de wagen trainen op de Ring. Dat hij in de wedstrijd, de volgende dag in zijn klasse (die van Formule-II dus) op de derde plaats eindigde niettegenstaande een defect aan het rempedaal, achten wij een voorbeeldige prestatie, temeer, omdat hij finishte in dezelfde ronde als de winnaar, de coureur Edgar Barth. Op de tweede plaats in deze klasse eindigde Naylor met Cooper, op de vierde met vier ronden achterstand de Engelsman Marsh, eveneens met Cooper.

Wij zijn zo eigenwijs geweest om de uitslag van deze Formule-II wedstrijd, hoewel de organisatoren hem ondeelbaar achtten met de grote Formule-I race, toch maar afzonderlijk te behandelen, omdat de krachten in beide categorieën zo ongelijkwaardig waren, dat het volgens mij je reinste dwaasheid is om hier geen klasseverschil-onderscheid te maken.

De grote race

Toen de Grote Race eenmaal was aangevangen, vond ik het, in het begin, eerlijk gezegd helemaal geen Grote Race. Zoals zo dikwijls op de Nürburgring werd het na de eerste ronden, die enige spanning brachten, een verschrikkelijk saaie vertoning. Regelmatig kwamen, steeds in ongeveer dezelfde volgorde (zie de grafiek) de coureurs langs. En er was niet eens, zoals andere jaren, een aantal pitstops waaraan men zich „tegoed kon doen". De eerste pitstop kwam pas in de tiende ronde toen Jean Behra, op de vierde plaats liggende, zijn Maserati van nieuwe achterbanden moest laten voorzien. Dit bracht enige, zij het niet noemenswaardige opwinding. De opwinding die plotseling een volkomen ander aspect aan de race gaf, kwam aan het eind van de twaalfde ronde.

Wederom kon men constateren dat er in de Maserati-pit iets te gebeuren stond. De nerveuze stemming die daar heerste voelde men aan de overzijde op de grote, dicht bezette tribune's aan. Mecaniciens zetten de cricks klaar, keken uit of.... ja of wie er al aankwam? Wachtte men Fangio af voor een stop? Fangio die ruim een halve minuut voorsprong had op de nummers twee en drie van het veld, de Ferrari-rijders Hawthorn en Collins? Het kon haast niet anders. Raceleider Ugolini staarde op zijn stopwatch. Hij telde de minuten af, de seconden. Nog dertig, nog twintig seconden, nog.... nee daar was hij al! Fangio de Grote!

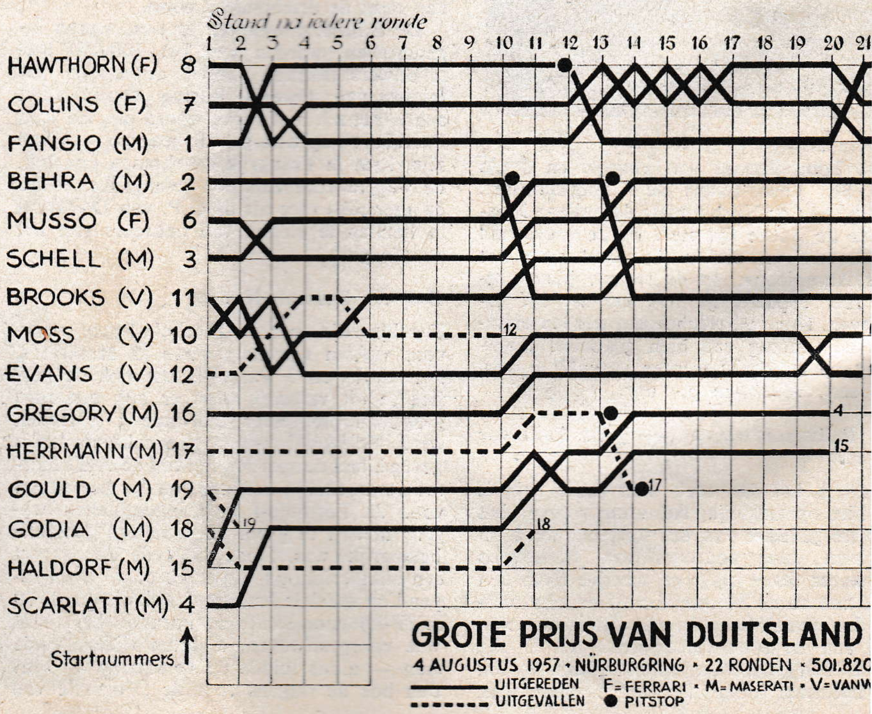
Fangio hield in. Stopte. Zouden de helpers het klaarspelen om zijn wagen gereed te hebben, voordat de Ferrari's in zicht kwamen? Zou Fangio zijn eerste plaats behouden? Stoïcijns wiste de Argentijn zich het gezicht af. Dronk een paar teugen uit een flesje, zette de valhelm weer op. Maar nóg waren de mecano's niet gereed. En toen de hamerslagen weerklonken waarmede men de achterwielen vastzette, toen ging dat ge-

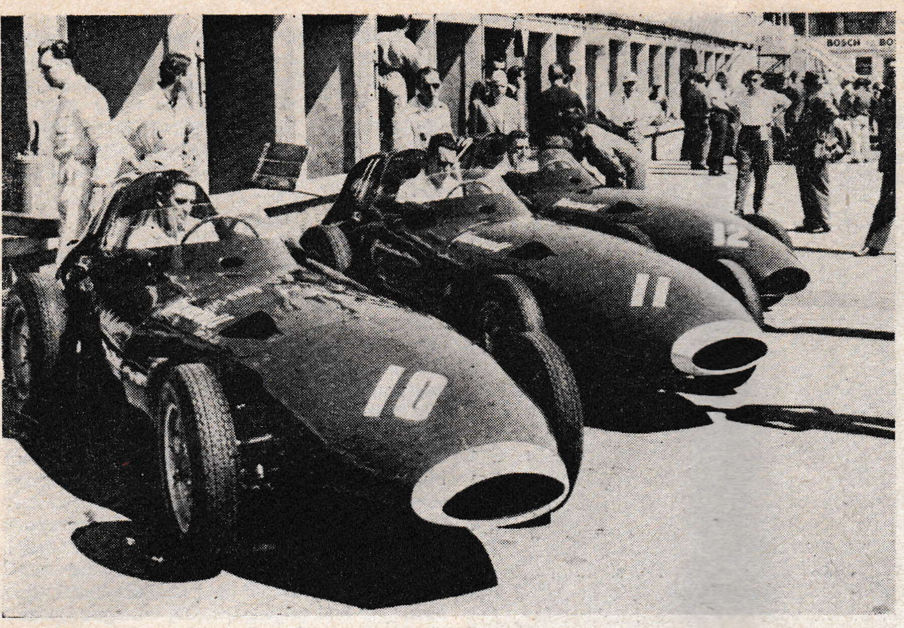


POKERFACE VANDERVELL,
de Engelse lagerfabrikant, wiens hobby het is racewagens te bouwen.

luid verloren in het aanstormend geweld van de beide Ferrari's die geen tien meter van elkaar de Maserati-pit voorbijstoven, de pit waar Fangio nog stilstond, waar hij onttroond dreigde te worden. Nog waren de mecaniciens niet geheel met hun werkzaamheden klaar, toen Collins en Hawthorn reeds uit het gezicht verdwenen waren bij de Südkehre. De wedstrijd scheen voor Fangio verloren. Maar toen begon de Grote Race, de grote, de grootste race die de Argentijn ooit gereden heeft. De helpers duwden de wagen aan. Met beide handen los van het stuur, zijn stofbril voor de ogen trekkende, sc[...] Fangio de baan op. Toen vatte hij het [...] lant. Een grote leegte voor hem. Vijfen[...] tig seconden achterstand in te lopen in [...] ronden, het scheen onmogelijk. En n[...] eerste van die tien ronden werd het d[...] lijk en duidelijker dat het niet lukken [...] Nooit. Toen ineens, toen kwam het. Fa[...] verbeterde zijn eigen record. En nog [...] Men tuurde op stopwatches, de toesc[...] wers beleefden de race als nooit tevo[...] Nog voordat de omroeper schor van op[...] ding de seconden en onderdelen daa[...] die Fangio van de beide Engelsen schei[...] bekend maakte, wist de hele toeschouw[...] schare dit al uit eigen waarneming. E[...] nog een overwinning in voor Fangio, d[...] de twintigste ronde wederom zijn eigen [...] cord aan flarden scheurde: 9 min. 17.4 [...] gemiddeld 147,8 km/u. Acht seconden [...] der zijn snelste trainingstijd. Toen de 2[...] op één na laatste, ronde ten einde liep [...] er geen toeschouwer meer die zat. [...] stond op de tenen, men tuurde, men r[...] de halzen, men ging geheel op in dit g[...] meesterschap. Als een drievoudige met[...] schoot plotseling de kopgroep het tijdw[...] nemershuis voorbij. Hawthorn één. [...] daarachter Collins en op nog geen vi[...] meter Fangio. Het was ondenkbaar dat [...] de afstand tussen hem en de als du[...] rijdende Engelsen reeds zo had weten [...] verkleinen. De toeschouwers begonnen [...] juichen, te zwaaien met alles wat zij n[...] bij de hand hadden. Nog nooit zagen [...] tijdens een race zulk een uitbundige, [...] een enthousiaste, zulk een volkomen in [...] wedstrijd opgaande menigte.

Het trio stormde op de Südkehre af. [...] lagen Hawthorn en Collins voor. Veertig [...] ter. Ook achter de pits, op het lange re[...] eind was de volgorde nog dezelfde, m[...] toen het drietal op de Nordkehre toesch[...] gebeurde het volkomen onbegrijpelijke, [...] schier onmogelijke, dat slechts door [...] coureur, slechts door één man op ge[...] de wereld mogelijk gemaakt kan word[...]





De drie Vanwalls waarmede op de Nürburgring geopereerd werd. Deze Engelse wagens bleken nog niet volkomen uitgebalanceerd te zijn voor een circuit als dat in de Eifel, met zijn 172 bochten en sterke stijgingen en dalingen, factoren die enorme eisen stellen o.a. aan schokbrekers en chassis. Moss, die in dezelfde ronde eindigde als Fangio, en Brooks, die een ronde achterstand opliep, wisten de wagens echter heel over de finish te krijgen, hetgeen voor de toekomst zeer hoopvol is. Alleen de Vanwall die door Stuart Lewis-Evans bestuurd werd ging er aan, maar meer door een stuurfout van de coureur dan door een gebrek aan de wagen zelf.

Alsof hij plotseling met atoomkracht werd gedreven schoot de Maserati van Fangio buitenom in de bocht langs de Ferrari van Collins heen en stuurde de maestro zijn wagen, als ging het om een handige parkeermanoeuvre, tussen die van Hawthorn en Collins in. Lang nadat het motorgeloei verstomd was klonken nog het vreugdegeroep, het applaus, de bewonderende kreten van de toeschouwers over de groene bergen hoog op naar de machtige ruïne van de eens zo grootse Nürburg-burcht.

Naast mij zat een Engelsman, die zoals trouwens al diens in mijn omgeving zittende landgenoten, geheel vergat dat hier een Engelse overwinning te loor dreigde te gaan, seconden lang te applaudiseren, daarbij steeds mompelend: „He is still the champion. Still the champion. Still. . . .” En deze eenvoudige woorden geven het grote kunnen van de onvergelijkelijke coureur, die ik niet schromen wil de grootste aller tijden te noemen, volkomen gaaf weer.

Bij de Karussel had Fangio ook Hawthorn te pakken en met een voorsprong van 3.7 sec. op Hawthorn beëindigde hij als vijfvoudig wereldkampioen zijn Grote Race. De Argentijn werd door zijn mecano's uit de wagen getild en in triomf op de schouders naar zijn van vreugde schreiende vrouw gedragen. En toen zij hem omhelsde zagen wij ook tranen in de ogen van de kampioen.

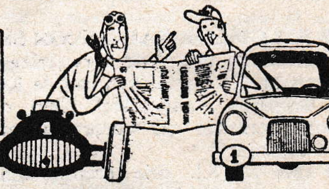
Voor de rest

Voor het verder verloop van de race wil ik, en gij zult mij dat wel niet kwalijk nemen, verwijzen naar de hierbij opgenomen grafiek, waarop men de verschillende aspecten van ronde tot ronde kan volgen. Ik wil er daarbij op wijzen dat de Vanwalls niet zo geschikt bleken voor de Nürburgring als voor vlakkere en minder bochtige circuits. Schokbrekers en chassis hebben het uitgehouden — tegen veler verwachting in — maar dit was een gevolg van het feit dat de wagens zowel door Moss als door Brooks en Lewis Evans met „omzichtigheid” moesten worden behandeld. Dit werd door laatstgenoemde in de elfde ronde even vergeten. Hij tuimelde met wagen en al om zonder daarbij echter een ongeluk van ernstige aard op te lopen.

Eigenaardig was het voorts dat ook de derde, snelle Maserati, die van Schell, van nieuwe achterbanden moest worden voorzien en wel in de 13e ronde. Naar men mij mededeelde waren de drie bandenwissels vooruit in het programma van Maserati opgenomen, dus voorzien. De Ferrari's hebben de 500-kilometer Nürburgring zonder bandenwissels kunnen volbrengen.

De uitslag: 1. Fangio met Maserati, 22 ronden zijnde 501,82 km, in 3 uur 30 min., 38.3 sec., gem. 142,9 km per uur; 2. Hawthorn met Ferrari in 3 uur 30 min. 41.9 sec.; 3. Collins met Ferrari in 3 uur 31 min. 13.9 sec.; 4. Musso met Ferrari in 3 uur 34 min. 15.9 sec.; 5. Moss met Vanwall in 3 uur 35 min. 15.8 sec.; 6. Behra met Maserati in 3 uur 35 min. 16.8 sec.; 7. Schell met Maserati in 3 uur 35 min. 16.8 sec.; 8. Masten Gregory met Maserati op een ronde; 9. Brooks met Vanwall op een ronde; 10 Scarlatti met Maserati op twee ronden; 11. Haldorf met Maserati op twee ronden. Snelste ronde Fangio 9 min. 17,4 sec., gemiddeld 147,8 km/u.

SPORTOVERZICHT



● **MENDITEGUY**, de pupil en beschermeling van Juan Manuel Fangio, schijnt dit beschermelingschap een weinig naar de bol gestegen te zijn. „Im Schatten der Titanen”, dacht deze Argentijn vermoedelijk dat het buiten de schaduw ook wel prettig moest zijn. Vandaar dat hij stappen ondernam om Maserati's raceleider, signor Ugolini, ervan te overtuigen dat het tijd werd hem, Menditeguy, eens een eerste viool in de hand te drukken in plaats van eeuwig en altijd die tweede.

Nu was dat „eeuwig en altijd” wel lichtelijk vrijpostig uitgedrukt, want Menditeguy's loopbaan, of liever racebaan bij Maserati — de eerste Europese stal waar hij voor uitkwam — begon in de lente van dit jaar. En om dan nu al met de lauwerkransen naar huis te willen gaan, dat komt me toch wel een beetje overdreven voor. Zo dacht ook Ugolini erover. Het moet tussen die twee nogal hoog gelopen zijn, met een tafel erbij om er met de vuisten op te slaan. Het eind van het lied — als men dit tenminste als zodanig wil kwalificeren — was dat Menditeguy het eerste 't beste vliegtuig terug nam naar zijn geboorteland en daar nu zeker al is aangekomen. Een en ander was er oorzaak van dat de vierde officiële Maserati-wagen die ingeschreven was voor de Grote Prijs van Duitsland op 4 augustus zonder bestuurder kwam te staan. Hiervoor werd toen van Maseratizijde de Italiaanse coureur Luigi Scarlatti aangezocht die reeds als particulier voor deze race stond ingeschreven.

● **HET WERELDKAMPIOENSCHAP DER COUREURS** zou dit jaar bevochten worden in negen races: Argentinië, Monaco, Indianapolis, België, Nederland, Frankrijk, Engeland, Duitsland en Italië. Door het afgelasten van de Grands Prix van België en Nederland kwam het totaal slechts op zeven te staan. Uiteraard zaten er verschеidene organisatoren van niet voor het kampioenschap geldende Grote Prijzen op het vinkentouw, teneinde de F.I.A. te overreden om hún wedstrijd, als zijnde een race van het allergrootste belang, nu in de erelijst als aanvulling op te nemen. Dat hierbij de keus gevallen is op de Grote Prijs van Pescara ligt, gezien 't kaliber van deze wedstrijd, vrijwel voor de hand. De Grand Prix de Pescara zal nu dus meetellen en daardoor belangrijker worden, ware het niet, dat Fangio in de G. P. van Duitsland het kampioenschap reeds had behaald. De wedstrijd is bepaald op 18 augustus. Hij zal gereden worden onder Formule I. Het circuit heeft een lengte van liefst 25,579 kilometer. Er zullen 16 ronden, in totaal 409,264 kilometer, moeten worden afgelegd. Pescara

KAARTEN VOOR SPORTWAGENRACES OP FRANCORCHAMPS

Voor de Sportwagenraces van de Koninklijke Belgische Automobiel Club, op het circuit van Francorchamps op 25 augustus a.s., heeft de K.N.A.C. een beperkt aantal toegangsbewijzen in voorverkoop ontvangen.
De prijzen zijn:

Tribunes Lechat (onoverdekt, genummerde plaatsen)	f 13,80
Tribunes Eau Rouge (onoverdekt, ongenummerde plaatsen)	„ 10,35
Enceintes de tribunes	„ 6,90
Pourtours Francorchamps	„ 5,—
ourtours Stavelot-Malmédy	„ 3,45
Autoparkeerkaarten	„ 2,30

Kaarten worden UITSLUITEND verstrekt na vooruitbetaling. Betaling kan geschieden à contant aan het Secretariaat, Sophialaan 4, Den Haag, door overschrijving op postrekening K.N.A.C., nr. 42882, of per postwissel. In de laatste twee gevallen onder bijvoeging van 25 ct. voor kosten aangetekende zending. Bestellingen moeten uiterlijk donderdag 22 augustus 14 uur in het bezit van het Secretariaat zijn. Bestellingen, welke nà dit tijdstip binnenkomen, zullen niet meer uitgevoerd kunnen worden.

Tenslotte: uitsluitend het Secretariaat Den Haag heeft de kaarten in voorraad.

ligt in Midden-Italië. Dit nog even als slot omdat ik 't in het begin vergat te vertellen.

● **DE BELGISCHE RACE VOOR SPORTWAGENS,** die onder de verwarring stichtende naam van Grote Prijs van de Koninklijke Belgische Automobiel Club op 25 augustus verreden zal worden, wordt een duur-wedstrijd.

De race zal n.l. drie uren duren. De start is vastgesteld op 15.00 uur. Het evenement zal zich afspelen op het circuit van Spa-Francorchamps. Als voorspel wordt een wedstrijd georganiseerd met antieke wagens: De Grote Prijs der Veteranen. Deze vangt om 13.00 uur aan.

Voor de sportwagenwedstrijd wordt wederom als ereprijs De Beker van de Koning beschikbaar gesteld, een beker die sinds 1924 werd uitgeloofd voor de ploeg van drie wagens van het zelfde merk die met elkaar de grootste totaal-afstand in de 24-uurs race van België hadden afgelegd. Nu deze 24-uurs race niet meer wordt gehouden, heeft de beker een andere bestemming gekregen. Het reglement blijft echter hetzelfde.

● **DASSEN-HERTZDAHL,** het bekende Zuid-Limburgse koppel, hebben met een Porsche 1600 ingeschreven voor Luik-Rome-Luik, welke wedstrijd, die zich overigens op honderden kilometers van Rome zal afspelen, zoals wij reeds berichtten, gehouden wordt van 28 augustus tot 1 september.

● **MET EEN GOGGOMOBIL** werden op de Hockenheimring niet minder dan 22 internationale records gevestigd in de klasse voor auto's met een cilinderinhoud gelegen onder 250 cc. De kilometer lancé werd daarbij voor genoemde klasse gebracht op een gemiddelde van 104,2 km per uur. De gemiddelde snelheden waarmede de records in deze poging, die 24 uur duurde, gevestigd werden lagen alle tussen 93 en 100 kilometer per uur. Als pikante bijzonderheid kunnen we nog melden dat het bandenwisselen niet op de gewone manier geschiedde. Men legde de wagen daarvoor gewoon even op zijn kant.

● **MET EEN FIAT ABARTH,** voorzien van een gederiveerde motor van een Fiat 600 en een carrosserie van Pinin Farina, werden op het circuit van Monza vijftien records verbeterd in een 72 uur durende poging. Het nieuw vestigen van het 72-uur-record vormde natuurlijk het slot van dit drie-etmalen durende feest. In deze 72 uur werden in totaal 11.936 kilometer afgelegd plus nog 473 meter. Het gemiddelde bedroeg 165,367 kilometer per uur. Dat was maar eventjes 25 kilometer hoger dan het oude record. Het gemiddelde voor de 48 uur lag boven de 170, evenals dat voor de 5000 mijl. Het eerste record dat viel was dat over 500 kilometer. Hierover deed men 2 uur 43 min. 15,4 seconden, hetgeen een uurgemiddelde betekent van 183,752 kilometer. Dat men in het begin zo hard van stapel liep — vergelijkt u maar eens de uurgemiddelden over 72 uur en over die eerste vijfhonderd kilometer! — lag daaraan dat men besloten had àlle bestaande records die in 72 uur gevestigd kunnen worden (in de 750 cc klasse dan) te breken. Daarom moest men het in 't begin wel op 'n spurten zetten, want de eerste hindernis, die over 500 kilometer, moest genomen worden met een uurgemiddelde dat uitkwam boven 178,430 kilometer. Dit was n.l. de snelheid waarmede indertijd met een DB het desbetreffende record gevestigd werd.

● **DE PROEVEN MET DE 12-CILINDER 2500 CC MASERATI,** door Fangio ondernomen op het autodrome van Imola, moesten voortijdig onderbroken worden wegen het optreden van mechanische storingen. H[illegible] is de bedoeling om met deze wagen, als d[illegible] dokter de kwalen tenminste tijdig geno[illegible] onder de knie weet te krijgen, te starten i[illegible] de G.P. van Zweden voor sportwagens (ee[illegible] 1000-kilometerrace) en in de Grote Pri[illegible] van Caracas.

● **DE TOER D'AUSTRALIE,** de moorder[illegible] de rallye waarbij nooit meer dan de hel[illegible] van het aantal inschrijvers aan de finis[illegible] komt, is ook dit jaar weer gehouden. He[illegible] evenement heeft zijn naam van de meest ha[illegible] de en wrede, de meest onmeedogende autc[illegible] wedstrijd op „toeristisch" gebied wederor[illegible] alle eer aangedaan. Van de 82 equipes di[illegible] op 7 juli in Sydney startten kwamen er, n[illegible] het afleggen van de 6000 mijl, dat zijn da[illegible] bijna 10.000 kilometer, slechts 21 behoude[illegible] en wel in Sydney terug. Dat „behouden e[illegible] wel" moet men echter met een baaltje zou[illegible] nemen. Het meest fris en opgetogendst za[illegible] Grootmoeder Brown er nog uit, die me[illegible] haar leeftijd van 60 jaar als drawback d[illegible] hele toer had uitgereden. Zij eindigde op d[illegible] vijfde plaats. Gekscherend had men Mam[illegible] Brown in het begin de Grootmoeder van d[illegible] tocht genoemd. Na afloop werd zij echte[illegible] als de jeune première gehuldigd. De Roll[illegible] niet, hoewel deze veteraan het er best ha[illegible] afgebracht. Hij stamde n.l. uit 1927.

Onderweg is er nog een sloot wagens va[illegible] een stuk of tien, tengevolge van het over[illegible] stromen oftewel het buiten zijn oevers trede[illegible] van de Diamantina, zoekgeraakt. Met vlieg[illegible] tuigen is men op zoek gegaan, hetgeen w[illegible] ons tijdens een Tulpen-Rallye nauwelijk[illegible] kunnen voorstellen. Nadat men de ingeslo[illegible] tenen gevonden had konden hulptroepen uit[illegible] rukken en werden de equipes uit hun benar[illegible] de omstandigheden bevrijd.

Nadat Jack Gerard met zijn Holden lan[illegible] ge tijd de beste papieren in handen had ge[illegible] had, werden deze hem, tengevolge van ee[illegible] paar lekke banden achter elkaar, ontnome[illegible] door de directeur van de Volkswagen-onder[illegible] neming in Sydney, Jack Witter, die dez[illegible] gewichtige documenten zegevierend naar d[illegible] finish bracht. Als tweede eindigde D. Stuar[illegible] eveneens met Volkswagen, terwijl de onge[illegible] lukkige Jack Gerard met zijn Holden al[illegible] derde finishte.

● **MISSCHIEN VINDEN WE MRS BROWN** uit het verhaaltje hierboven al[illegible] eregaste op de Damesrit. Misschien ook niet[illegible] wat mij waarschijnlijker voorkomt. Maa[illegible] in ieder geval zullen we haar laten weten[illegible] dat die Damesrit van de K.N.A.C. dit jaa[illegible] gehouden wordt op 28 september. Dat is o[illegible] een zaterdag. De start is in Vierhoute[illegible] bij Hotel de Mallejan, 's morgens om tie[illegible] uur. Er is weer een ochtend- en een mid[illegible] dagtraject. Beide worden gereden naar he[illegible] gedurende de laatste jaren in de damesri[illegible] met veel succes toegepaste automatic[illegible] systeem. Alles speelt zich rond Vierhoute[illegible] af. Dat wil zeggen dat er ook de finish i[illegible] voor het ochtend-traject, de start voor d[illegible] toer van de middag, de prijsuitreiking e[illegible] de lunchpauze. Voor het geval dat er ex[illegible] aequo's zijn kunnen we hen, die iets op he[illegible] traditionele verkeersexamen tegen hadde[illegible] welk examen in zulke gevallen doorslagge[illegible] vend voor de uitslag was, mededelen dat d[illegible] ex-aequo's thans op andere wijze voor d[illegible] klassering gescheiden zullen worden. Mo[illegible] menteel heb ik nog geen vrijheid om te ze[illegible] gen hoe dat dan wel zal gaan. En boven[illegible]

dien, al had ik die vrijheid wel, dan kon ik er geen gebruik van maken om de eenvoudige reden dat ik het ook niet weet.

● **DE ROUTE VOOR DE NEGENDE TOUR DE BELGIQUE,** die op 9 en 10 november gehouden zal worden, is opgesteld. Zij is zelfs in druk verschenen en wie er een wenst te ontvangen die kan schrijven naar de K.N.A.C. of opbellen: Sophialaan 4 te Den Haag, telefoon 18 41 30.

● **VOORAF AAN DE GROTE PRIJS VAN DUITSLAND** ging een wedstrijd voor Gran Turismo's waaraan — in verschillende klassen — o.a. werd deelgenomen door Carel Godin de Beaufort met Porsche en Hans Tak met Mercedes 300 SL. Nadat Tak in de eerste ronde de vijfde plaats bemachtigd had, kwam hij in de tweede niet meer door wegens achterasschade. De Beaufort eindigde als zesde in zijn klasse. Uitslagen: Boven 2000 cc: 1. W. Seidel met Ferrari, 159,67 kilometer (7 ronden) in 1 uur 15 min. 34,3 sec., gem. 126,8 km per uur; tot 2000 cc: 1. H. J. Walter met Porsche Carrera in 1 uur 19 min. 1,8 sec., gem. 121,3 km per uur; tot 1300 cc: 1. J. Bonnier met Alfa Romeo in 1 uur 22 min. 21.2 sec., gem. 116,3 km per uur.

● **HET WERELDKAMPIOENSCHAP VOOR COUREURS** is dit jaar wederom — nu al voor de vijfde maal — gewonnen door Juan Manuel Fangio. Niettegenstaande het feit dat er nog twee races voor (Pescara en G.P. van Italië) dit kampioenschap verreden moeten worden, is het puntenaantal van de Argentijnse matador reeds zo hoog gestegen dat geen enkele andere coureur hem meer kan inhalen: 1. Juan Manuel Fangio met 34 punten; 2. Luigi Musso 16 punten; 3. Mike Hawthorn 13 punten; 4. Stirling Moss 12 punten.



S.O.S.-TELEFOONSERVICE OP AUTOWEG BRUSSEL-OSTENDE

Dank zij het initiatief van de Koninklijke Automobielclub van België zal een uiterst modern telefoon-alarmsysteem langs de autoweg Brussel—Ostende worden aangebracht. Hierdoor wordt de automobilist in staat gesteld bij panne of ongeval in de kortst mogelijke tijd telefonisch hulp in te roepen.

NIEUWS VAN ALLE KANT

OPENING ANTISLIPSCHOOL ZANDVOORT

Cursussen van één dag

De bekende sportrijders Slotemaker en Schorr hebben op 29 juli op een gedeelte van het vooroorlogse stratencircuit van Zandvoort, een antislipschool geopend.

De cursus welke men op deze school kan volgen, duurt één dag; geleerd wordt om iedere slip waarin een auto kan geraken, te kunnen opvangen. Teneinde te controleren of men het geleerde voldoende beheerst, wordt de leerling veertien dagen na deze cursus opnieuw op de slipbaan verwacht en wordt zo nodig een gedeelte nog eens herhaald. Hierna is men volleerd in het opvangen van de meest kritieke slip waarin een auto kan geraken en heeft men eveneens geleerd de remweg op een gladde weg tot een minimum te beperken. Enkele weken na deze herhalingscursus wordt door een commissie, bestaande uit enkele vertegenwoordigers van het Verbond voor Veilig Verkeer en de verkeerspolitie een examen afgenomen, waarbij aan de geslaagden een diploma wordt uitgereikt.

De gehele cursus inclusief herhalingscursus kost ƒ 70.—, waarbij voor het afleggen van het examen een bedrag van ƒ 2,50 moet worden betaald. Bij de opening van deze slipschool zagen wij automobilisten met jarenlange rijervaring, doch zonder de kennis welke de slipschoolcursus oplevert, de controle over de auto geheel verliezen, terwijl iemand die reeds geruime tijd geleden een slipcursus had gevolgd de auto vrijwel op het rechte pad kon houden. De heer Slotemaker deelde ons mede, dat vrijwel iedere automobilist die in een slip geraakt de macht over de auto verliest en de meeste slippartijen zelfs nog worden verergerd door de onjuiste reacties van de bestuurder. Ook blijkens onze ervaring zijn er maar zeer weinig automobilisten bekend met de theorie hoe een slip op te vangen terwijl er nog minder zijn die in de praktijk deze kennis goed toepassen. **Wij zouden dan ook alle automobilisten, die wel eens onder slechte weersomstandigheden moeten rijden willen aanbevelen de cursus van een antislipschool te volgen. Het correspondentieadres van de antislipschool Zandvoort is Mr. Enschedeweg 4-a, Aerdenhout (Tel. K2500-26343), terwijl de slipbaan is gelegen op de Dr. J. P. Thijsseweg te Zandvoort.**

RECTIFICATIE HOTELPRIJZEN

Voor de goede orde vestigen wij er de aandacht op dat de op blz. 290 van ons Handboek vermelde kamerprijzen van **Hotel Löhrtor te Koblenz** inclusief ontbijt zijn.

INTRODUCTIE FORD ANGLIA TOURIST

Ford Nederland heeft zijn jongste spruit ten doop gehouden en daarmede zijn laagst geprijsde personenwagen op de Nederlandse markt geïntroduceerd. Deze nieuwe aanwinst van Ford's Zilveren Vloot heeft de naam gekregen van Ford Anglia Tourist en is een volwaardig zusje van de reeds enige jaren door Ford gebrachte Anglia de Luxe. De prijs is bepaald op ƒ 4875,—.

DKW-CLUB OPGERICHT

In de mooie omgeving van Hotel Groot Berg en Dal bij Nijmegen, hield de nieuw opgerichte DKW-club op zondag 28 juli haar eerste bijeenkomst. 43 DKW-rijders uit alle delen van het land waren samen gekomen om het doel en de vorm van de nieuwe club te bespreken. Uit de aanwezigen werd een voorlopig bestuur samengesteld, dat de voorbereidende werkzaamheden zal verrichten tot op de eerste officiële vergadering op 29 september een officiëel bestuur zal worden gekozen.

Het voorlopig bestuur bestaat uit de heren: J. Brouwers, W. Bührman, Dr. E. Hoejenbos, Dr. G. Hoek, C. ten Horn, A. Meyer, A. Mollink, P. Pijpelink en F. J. v. d. Vlugt.

SCHRIFTELIJKE VERKEERSCURSUS

Het Verbond voor Veilig Verkeer organiseert sedert enige tijd een schriftelijke verkeerscursus welke zich over het gehele land in een grote belangstelling mag verheugen. Steeds meer grote bedrijven, instellingen en overheidsinstanties gaan ertoe over deze cursus aan hun personeel ter beschikking te stellen. Gezien de onrustbarende stijging van het aantal verkeersongevallen achten de ANWB, de KNAC en de KNMV het van belang deze cursus met klem bij het Nederlandse publiek aan te bevelen. De bonden achten de cursus een voortreffelijk wapen in de strijd tegen de verkeersonveiligheid, die gemiddeld dagelijks aan vijf Nederlanders het leven kost. Zij noemen een goede kennis der verkeersregels een burgerplicht waaraan geen Nederlander zich mag onttrekken.

W.A. EN KAMPEER-AANHANGWAGEN

Degene die op reis gaat met een kampeeraanhangwagen zal goed doen de verzekeringmaatschappij waar de automobiel verzekerd is, ervan in kennis te stellen, dat men met een kampeeraanhangwagen zal rijden. Indien de maatschappij het grotere risico medeverzekert zal men vanzelfsprekend een toeslag op de premie verlangen. Het verdient aanbeveling dat op het internationale verzekeringsbewijs, de z.g. groene kaart, door de verzekeringsmaatschappij melding wordt gemaakt van het rijden met een caravan.

Wanneer men van de K.N.A.C. als lid van de club een carnet camping ontvangt heeft men daarmede een introductie voor de kampeerterreinen in het buitenland. Het carnet camping, dat uitsluitend aan leden wordt verstrekt, bevat o.i. een verzekeringszegel voor elk der kampeerders. Met deze verzekeringszegels is het risico W.A. gedekt voor schade dat de kampeerder door kamperen toebrengt aan eigendommen van derden. (Uitgesloten is de schade veroorzaakt door de auto resp. de auto met daaraan gekoppeld de kampeeraanhanger. Laatstbedoeld risico is gedekt door de autoverzekering).

Schade die veroorzaakt wordt door losgekoppelde caravan is thans ook gedekt door het bovenbedoelde verzekeringszegel.

FRANSE BENZINECHEQUES NIET MEER GEDEELTELIJK INWISSELBAAR

Het is thans niet meer mogelijk om benzinecheques bij Franse benzinepompen gedeeltelijk in benzine om te zetten en dan voor het overige geldelijke restitutie te vragen. Zoals bekend, kunnen de buitenlandse bezoekers van Frankrijk voor *f* 6.15 of 555 francs benzinecheques kopen, die een tegenwaarde van 1000 francs aan Franse benzine vertegenwoordigen. Kost bij de pomp de gewone benzine per liter bijvoorbeeld 90,91 francs, dan ontvangt men op een cheque precies elf liter. Tot voor kort kon men een cheque ook gedeeltelijk voor benzine-aankoop gebruiken. Nam men bij de genoemde prijs bijvoorbeeld slechts 5 liter benzine op, dan ontving men van de pomp houder 6 x 90,91 francs terug. Dat is 545 francs. Waar een cheque 555 francs kost, is het duidelijk, dat kwaadwillenden op deze manier voor niets Franse benzine konden bemachtigen. Vandaar de maatregel, dat de cheques alleen nog in hun geheel mogen worden gebruikt voor benzine. Een nadeel daarvan is wel (vooral voor motor- en scooterrijders), dat men nu gedwongen wordt tien of elf liter — of veelvouden daarvan — tegelijk te nemen.

Uit DE AUTO *van* 50 JAAR GELEDEN

8 Augustus 1907



OOK TOEN AL: LASTIGE VERPLICHTINGEN

De Commissaris van Politie te Londen zal bepalen, dat iedere motor-cab voorzien moet zijn van een automatische gong, die luiden gaat zoodra de snelheid van 30 K.M. per uur bereikt is. Het lijkt een vreemde bepaling.
Op leege, stille wegen zal een grootere snelheid niet schaden, en in drukke straten en bij bochten is de snelheid van 30 K.M. zeker reeds ver boven het voorzichtige en is zelfs een kleinere snelheid gevaarlijk.
Waartoe dan onnoodig den eigenaar van een autotaxi's nog meer lastige verplichtingen op te leggen?

KONINKLIJKE NED. AUTOMOBIEL CLUB

De eerste naam (vet gedrukt) is die van de kandidaat, de tweede die van de voorsteller. Voorgesteld voor de tweede maal: (Zie het vorig nummer van „De Auto", waarin deze kandidaten-leden voor de eerste maal werden voorgesteld).

KANDIDAAT-LEDEN

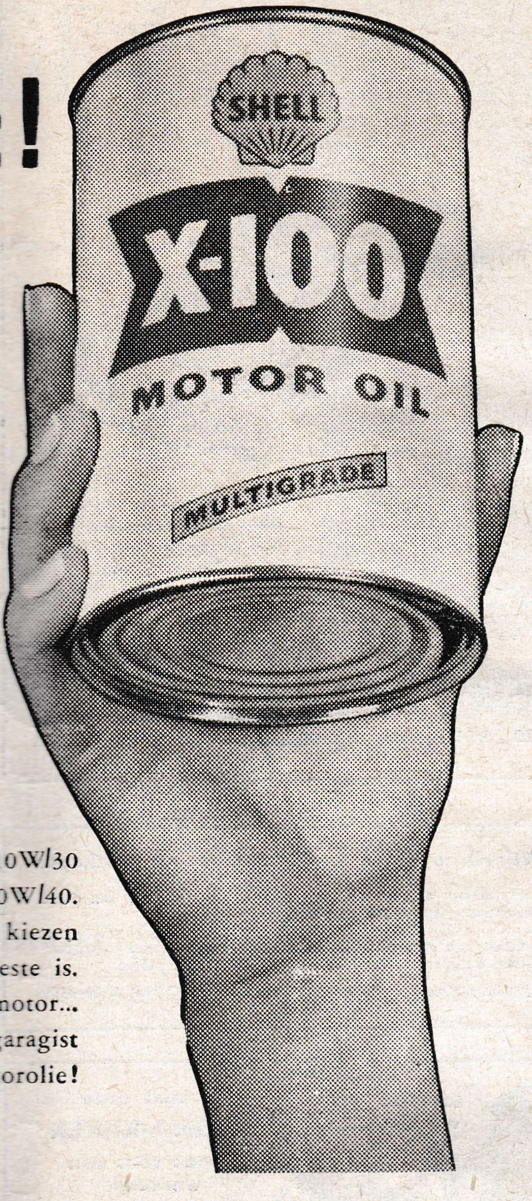
Voorgesteld voor de eerste maal:

H. C. Abcouwer, 's-Gravenhage, W. L. M. Lippmann, 's-Gravenhage; **S. Aïdonidis,** Voorburg, Secr. Penn. q.q.; **C. A. I. Aris,** Wassenaar, H. A. v. d. Woerd, Deventer; **Mevr. A. Banting-Rädecker,** Amsterd Secr. Penn. q.q.; **Mej. E. Bothe,** Tilb Secr. Penn. q.q.; **A. A. Burgers,** Ba J. J. Langelaan, Baarn; **H. A. Cidor,** 's-(venhage, Secr. Penn. q.q.; **C. L. S. C** 's-Gravenhage, Secr. Penn. q.q.; **G. I feld,** Bergen-N.H., Secr. Penn. q.q.; **L Fetterly,** Naarden, J. M. Verrijn St 's-Gravenhage; **B. A. M. G. Goyarts,** sterdam, Secr. Penn. q.q.; **H. van den H** Heerlen, W. M. Savelbergh, Heerlen; M **M. J. Hoolsema-van der Woude,** Am veen, J. W. Duchâteau, Amsterdam-Z. **J. W. Jansen,** Heerlen, J. M. H. P Geul-L.; **Ir. J. S. Keyser,** Bilthoven, H. J. Dons, Assen; **A. Korver,** Alphen Rijn, C. J. J. v. Bunningen, Zwammerc p. Bodegraven; **W. J. Lamoraal Wick** 's-Gravenhage, Secr. Penn. q.q.; **C. D. Lennep,** London, S.W. 15, J. E. de B fort, Maarn; **J. W. Maas,** Medan-Suma Ind., Ir. M. van Marwijk-Kooy, Medan **N. Melchior,** Maastricht, Secr. Penn. **B. J. Mets,** Rotterdam-N.Z., F. M. We Rotterdam; **P. G. Mulder Jr.,** Amsterc J. G. Manger, Amsterdam; **C. G. Myrr** Huis ter Heide, J. C. Wilbrenninck, Soe berg; **J. van Neuren,** Amsterdam, F. C nink, Amsterdam; **Dr. Ir. J. C. L. B.** Apeldoorn, M. C. Sanders, Apeldoorn; J **M. van Rensch,** Horst-L., Secr. Penn. **J. Reuvers,** Balikpapan-Kalimantan, Tir Ind., Mr. J. W. G. van Rosmalen, Surab Wonokromo; **H. Romeijn,** Santpoort-St. M. van Marwijk Kooy, Medan; **L. S. S** Amsterdam, Secr. Penn. q.q.; **B. D. Sch wijk,** Wassenaar, J. Kolff, Abcoude; **J Stapel,** 's-Gravenhage, W. H. Th. H Droeze, 's-Gravenhage; **A. Terkuhle,** Orleans, La U.S.A., Secr. Penn. q.q. **Thompson,** 's-Gravenhage, Secr. Penn. **O. T. Uthus,** Amsterdam, Secr. Penn. **G. P. Wessel,** Zeist, Mevr. J. M. van ten, Zeist; **L. Wisman,** Leeuwarden, F Heeger, Leeuwarden.



De onlangs in Nederland gepresenteerde Anglia Tourist met voorin geplaatste 4-cili 36 pk zijklepmotor van 1172 cc inhoud. Me ook het desbetreffende berichtje in deze rub

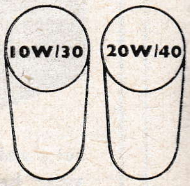
Alstublieft!



20W/40...

een tweede multigrade motorolie naast de bekende „SHELL X-100" 10W/30!

Naast de „multigrade" 10W/30
biedt Shell nu ook „SHELL X-100" Motorolie 20W/40.
Nu kunt u dié zomer-en-winter-olie kiezen
welke voor uw wagen het beste is.
Spaar benzine, spaar uw motor...
vraag uw dealer of garagist
naar „SHELL X-100" *multigrade* motorolie!



Snel starten bij elke temperatuur. Sublieme smering en bescherming onder alle omstandigheden!



Shell stelt haar krachten
- overal ter wereld - in dienst
van de vooruitgang. In de wedloop
om betere kwaliteit en grotere
service gaat Shell vóóraan!

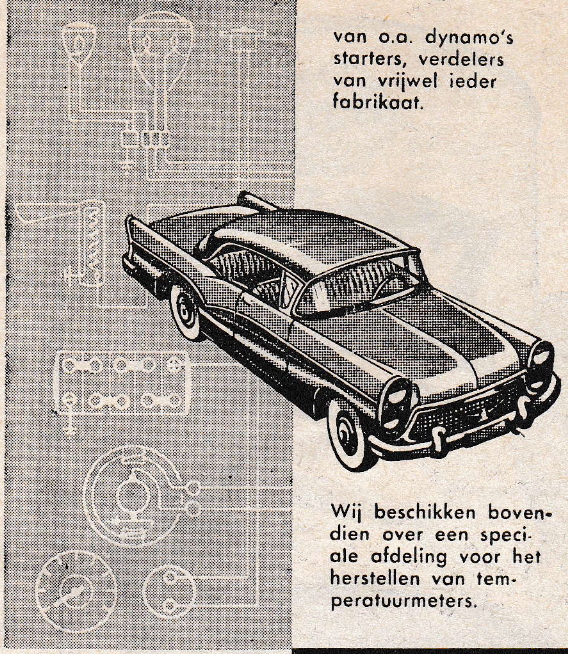
Op Shell kunt u rekenen - reken maar!

SHELL

Vakkundige

REPARATIE

van o.a. dynamo's starters, verdelers van vrijwel ieder fabrikaat.



Wij beschikken bovendien over een speciale afdeling voor het herstellen van temperatuurmeters.

1051 ELECTRICITEIT MIJ **ELECTROSTOOM** N.V.

TEL. 82720 · ROTTERDAM · POSTBUS 301 ● FILIAAL AMSTERDAM

De herfst is op zijn mooist in

ZWITSERLAND

En.... Zwitserland is op zijn mooist in de herfst. Een mild klimaat aan de oevers van prachtig blauwe meren. De rijpende wijnoogst tegen gouden hellingen. Vriendelijke hotels en pensions waar U, vooral in dit jaargetijde, een uitstekende individuele bediening en aantrekkelijke na-seizoenprijzen wachten. En... de benzine slechts 42.7 ct p. L.

Inlichtingen en prospectussen bij de reisbureaus, de automobielclubs en het Nationaal Zwitsers Verkeersbureau · Koningsplein 11 · Amsterdam · Telefoon 31400



SAN REMO is in de herfst mooier en goedkoper

Vanaf 1 september a.s. hebben wij weer goede chalets in San Remo, aan de Adriatische Zee en aan de Italiaanse meren vrij.

Vanaf 1 oktober a.s. kunt U zelfs profiteren van de „naseizoenprijzen". Schrijf nú aan de grootste Europese organisatie op dit gebied.

Centropa-Chalet-Service, Singel 317, Amsterdam-C., tel. K 20-63698

De kijker voor Uw leven.



Splinternieuw

U kunt deze PRISMA-KIJKER kopen voor een werkelijk EXCEPTIONELE PRIJS

Een kijker die ten volle aan de eisen van een 1e klas kijker voldoet en een prijs, die voor zo'n instrument onwerkelijk schijnt.

Vele honderden tevreden kopers

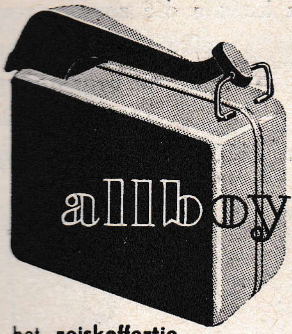
Wij importeren direct, zonder tussenhandel, van de fabriek in Japan. Wij garanderen elk stuk ten volle.

Wij bieden U deze kijkers aan compl. met mooi leren etui.
8 × 30 met middeninstelling fl. 95.—.
7 × 50 met middeninstelling fl. 140.—. Zie afbeelding
Coated lichtsterke reflex-vrije optiek.

Stuurt geen geld, wij zenden de gewenste kijker per rembours, porto voor onze rekening. Indien de kijker niet voor 100% aan Uw verwachting voldoet, zendt U ze dan binnen 3 dagen onbeschadigd in dezelfde verpakking terug en U ontvangt per omgaande het betaalde terug. Wij zenden U gaarne een folder van de kijkers toe.

KEIP-OPTIEK, GROTE HOUTSTRAAT 137 HAARLEM

Optische specialisten sinds 1910



zèlf-schuimende autospons

het „reiskoffertje voor benzine": 10-liter-kan met scharnierende zeef-trechter, tevens handvat bij het dragen.



Aardige vinding! Op de tentoonstelling te San Remo, aug. 1956 met gouden medaille bekroond. In Nederland in licentie vervaardigd.

Zo'n spons moet U ook hebben! De prijs is slechts f 3,95

Vraagt Uw garagehouder of schrijf even aan

„AGIM" N.V. Spuistr. 199 Tel. (02900) 30851 · 34851 · AMSTERDAM (C)



ONTSPANNINGSPARK

DE EFTELING

in 't hart van Brabant - KAATSHEUVEL

• uitgestrekt sprookjesbos met bewegende figuren • waterval, kano- en roeivijvers, zwembad, zonnestrand, siertuinen, pick-nick gazons etc. • modern café-restaurant, riante balcon- en oeverterrassen, uitstekende consumpties voor populaire prijzen • historische Janvier-stoomcarousel, gigantische speeltuin • sprookjesmuseum, poppentheater, pony-manége en tientallen andere attracties voor jong en oud.

Reductie voor gezelschappen en prospecti op aanvraag. Tel. K 4167 - 2139

DE EFTELING = 150 HA LEVENSVREUGDE

NEDERLAND



BEEKBERGEN

Châlet de Wipselberg

„De parel van de Veluwe"

Exclusief eerste klas Hotel - Restaurant
Temidden van bossen en heide
Alle moderne comfort.
Bekend om keuken en kelder
Log, ontb. v.a. f 7.- voll. pens. v.a. f 14.-.
Tel. K 6766 - 275 Eig. G. K. Ph. Kie

EINDHOVEN

Hotel „Schimmelpenninck"

Restaurant „Au Carré des Champignons"

J. A BIEMANS - TEL Nrs 4441-4442



BEEKBERGEN

EXCLUSIEF RESTAURANT

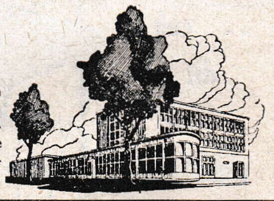
„DE WOESTE HOEVE"

aan de weg Arnhem-Apeldoorn
Tel.: 06766-580
Hotel Restaurant „Châlet De Wipselberg"
Beekbergen — Zelfde Directie.

EMMEN

Hotel „'t Heerenhof"

Het nieuwste en modernste hotel van Noord-Nederland - Alle kamers zijn voorzien van privé douche, toilet, centrale verwarming en rijkstelefoon - Gezellige lounge - Zeer verzorgde keuken - Speciaal weekendtarief - Tel. (05910) 1435-1436



BREDA *HOTEL RESTAURANT*

HET WAPEN VAN NASSAU

(MOEKE)

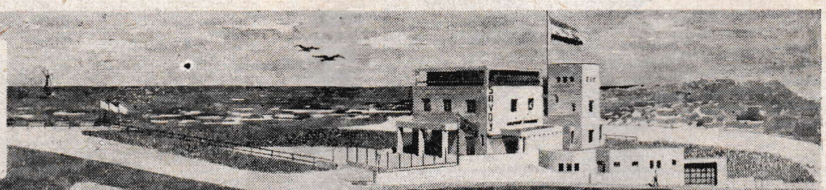
Voor uw lunch - Voor uw diner.
Kamers met privé-bad en -douche.
Eigen garage - Hoteltuin en terras.
Telefoon (01600) 38350

TILBURG *Hotel „Modern"*

RESTAURANT „LE BELLE MEUNIÈRE"

Heuvel 100
Tel. K 4250 - 20430
Prop. Jos. v. d. Brekel
Garage - Parkeerplaats

U kunt het gehele jaar genieten van het onvergetelijke, prachtige panorama op zee, strand en duinen, vanuit een gesoigneerd huis met buitengewoon verzorgde keuken



SAVOY
HOTEL CAFE RESTAURANT KATWIJK AAN ZEE
TELEFOON 01718-2660 BOULEVARD 1

Vraagt voor Uw vakantie inlichtingen bij de
V.V.V. „HET GEULDAL"
VALKENBURG - HOUTHEM
Zij worden U gratis verstrekt en het loont de moeite.
Adres: Stationsstraat 15, Valkenburg (L), tel. 04406 - 2048

VELP (G.)
Telef. (08302) 2818
K.N.A.C. Clubhotel
Hotel Beekhuizen
★ *Te midden der Beekhuizense bossen.*

DUITSLAND

BAD GODESBERG
RHEINHOTEL DREESEN
Tel. 5801
Telex 0886 - 617
DIRECT AAN DE RIJN, tegenover het Siebengebirge.
Toonaangevend hotel van Rijnland - 170 bedden, 50 baden.
Kamers v.a. DM 7,-, pension v.a. DM 17,-. Eigen parkeerterrein. 60 boxen



BAD OEYNHAUSEN/WESTFALEN
Kurhotel
Hohenzollernhof
Heilbaden en arts in huis. 120 bedden, 50 met privé-bad, w.c., telefoon. Dieet-keuken, lift, garages. Pensionprijs vanaf D.M. 18.—.
Prospectus wordt u op aanvraag gezonden.
Telefoon 3333.



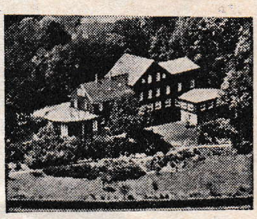
Hotelreserveringen, prospectussen, inlichtingen
KUR- UND VERKEHRSVEREIN BAD NEUENAHR e.V., TEL. 410

HEIDELBERG
HOTEL WAGNER
Centrum - Nieuw geopend - Alle comfort
HAUPTSTRASSE 77 — TELEFOON 24144

KORNELIMÜNSTER bij Aken
Hotel „**Zur Abtei**"
1ste klasse keuken - karakteristieke architectuur. **Aan de voet van de Eifel.** Eigen garages. 16 bedden



Kräwinklerbrücke/Rheinland
30 km O. van Düsseldorf
Hotel Haus HAMMERSTEIN
Ontspanning en rust vindt U in dit toonaangevend hotel. Gelegen temidden van heuvels en bossen van Bergischland aan het eind van 3 km inrijlaan - geïsoleerd van het dagelijks rumoer. **Prospectus op aanvraag**
Telefoon (Remscheid) 61997.





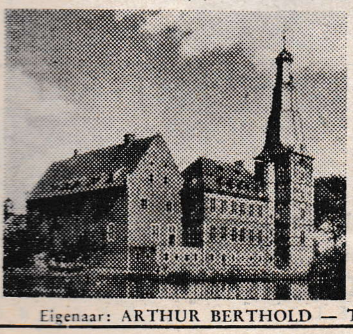
Bij **MAYEN/Eifel**
Swenska Hotellet **NETTE-MÜHLE**
Karakteristiek Zweeds hotel met alle comfort, in de Eifel-bergen
SPORTMOGELIJKHEDEN Paardrijden, Tennis, Zwemmen Zweedse gymnastiek
GEHELE JAAR OPEN Telefoon Mayen 2597



Bij **MAYSCHOSS** a/d Ahr
HOTEL EN WEINHAUS
LOCHMÜHLE
Toonaangevend hotel van het Ahrdal. Restaurant der fijnproevers. Gehele jaar geopend. Tel. Altenahr 345.

MONSCHAU - Eifel - Tel. 490
Eerste klas Hotel - Restaurant - Café
Horchem
Modern comfort in een interessant huis uit de goede oude tijd!

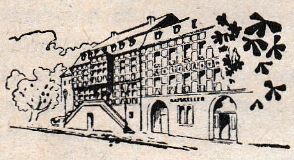
RESTAURANT
Schloß Raesfeld
„Parel van het Munsterland"
22 km van Winterswijk, 38 km van Aalten, 60 km van Enschede



Temidden van heerlijke wouden en vijvers. Het enige geëxploiteerde Waterslot in dit gebied onder vakkundige leiding. Bekend door zijn gastronomische prestaties. Eigen banketbakkerij, heerlijke terrassen aan het water. Bijzonder geschikt voor bruiloften, familiefeesten, vergaderingen, bedrijfsexcursies enz. enz. Parkeerplaats. Dortmunder Kronenbier en Bitburger Pils.
Eigenaar: ARTHUR BERTHOLD — Telefoon Raesveld 269.

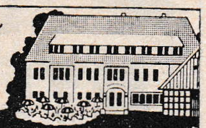
Radiumsolbad Kreuznach
Hotel **Klapdohr** Tel. 5150
am Kurpark

SIEGBURG/Siegkreis
1½ km van de Autobahn Keulen—Frankfurt/M
HOTEL „ZUM STERN"
Clubhotel Telefoon 2547 Autoboxen



KURHOTEL
KERN
Eig. Grete Lindner
SCHLEIDEN/EIFEL. Tel. 305
Het toonaangevende hotel van de Eifel. Wijnrestaurant. Conferentiekamers. Terras.

10 Auto-Minuten von BIELEFELD
Das behagliche Berghotel **Quellental** Steinhagen



am Südhange des Teutoburger Waldes — Ruf Steinhagen 339 und 535



SCHöNMüNZACH-Murgtal/Schwarzwald
600 m
„Kurhotel WALDHORN"
Huis met modernste comfort
Zonneterrassen - tuin - garages - Franse keuken - Sanatorium voor ernstige patiënten volgens Erfahrungstherapie.
Alle kamers nieuw ingericht.
Pension DM 12-16
Prospectus op aanvraag — Dir.-Geneesheer: Dr. H. Selzer

SOEST
Hotel „Im Wilden Mann"
Aug. Möller Telefoon 2695
- *Behaaglijk*
- *Billijk*
- *Goed*

Het hotel waar de gastronomie tot in de perfectie beoefend wordt.
Een begrip voor iedereen.



7 km. voor de poorten van WÜRZBURG (Bondsweg 27)
„ERBACHSHOF" *Hotel - Restaurant Huisbar Café - Zonneterrassen - Park*
Voormalig herenhuis in Nederlands bezit, op idyllisch gelegen landgoed, omgeven door veld en bos in de heuvels van het lieflijke Frankenland
Tel. (Kist) 95-96 — **Franse en Indonesische keuken**

8 Acht van Sauerland

Altena
Hotel MÄRKISCHER HOF, Tel. 2044-45

Iserlohn
Waldhotel HORN, Tel. 2661

Olpe / Sauerland
TILLMANN'S HOTEL Tel. 607

Möhnesee
Hotel HAUS DELECKE, Tel. (Körbecke) 201

Jagdhaus post Fleckenberg/Sauerland
Gasthof WIESE, Tel. (Schallenberg) 444

Fredeburg
Hotel ZUR POST, Tel. 534

Oberkirchen / Hochsauerland
Gasthof SCHÜTTE, Tel. 223 en 224

Nordenau via Oberkirchen/Sauerland
Hotel GNACKE, Tel. 122 en 163

BELGIË

Automobilisten logeren te **Brussel** bij voorkeur in het
Grand Hotel G. Scheers
132-142 Boulevard Ad. Max
Telefoon 177760-61 en 62
Matige prijzen - Autobus SABENA
HET HOTEL voor Nederland



FRANKRIJK

COLMAR (Haut-Rhin)
Frankrijk



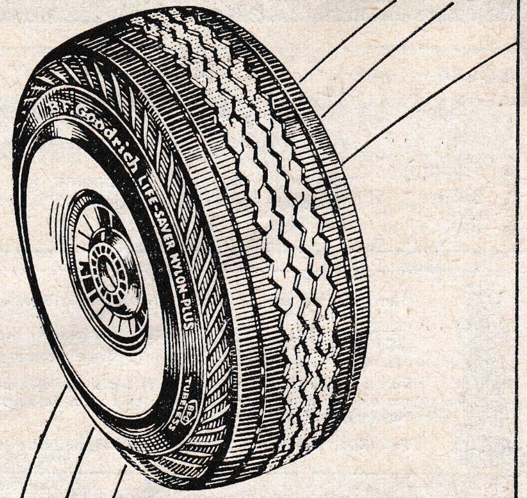
Bezoekt de
10e FOIRE RÉGIONALE DES VINS D'ALSACE
van 9 - 18 augustus 1957
Gastronomische jaarbeurs
Dag en nacht grote feestelijkheden

INLICHTINGEN: De reisbureaus en het Nationaal Frans Verkeersbureau, Noordeinde 138, Den Haag of door de Chambre de Commerce de Colmar te Colmar (Haut-Rhin) Frankrijk.

Fijne reis en geen last van wagenziekte met: **SUPRIMAL**
Let op de juiste dosering! — IN DE BLAUWE VERPAKKING

B.F. Goodrich

Life-Saver
NYLON-PLUS



de band, die ook
UW VEILIGHEID
het beste dient

Het vermaarde B. F. Goodrich nylon carcas maakt deze band uitermate geschikt voor

HOGE SNELHEDEN

want de daarbij ontwikkelde hitte tast het nylon niet aan en zware schokken worden door het taaie, sterke nylon soepel opgevangen Beveiliging tegen lekken en klappen

Binnenkort ook leverbaar in de 14" maten

BFG B.F.Goodrich

Life-Saver
NYLON-PLUS

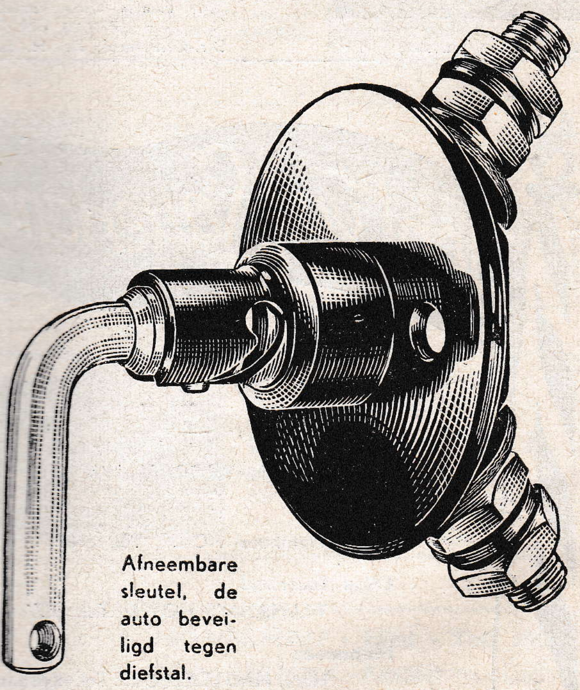
voor méér veiliger en goedkopere kilometers

Belinfante & Co

Laat Uw wagen veilig achter . . .

U kunt veel geruster Uw auto onbeheerd laten staan als U hem geheel *stroomloos* maakt. Wanneer de verbinding tussen batterij en electrische installatie is verbroken, is gevaar voor kortsluiting uitgesloten. Dit bereikt U door:

BOSCH BATTERIJ HOOFDSCHAKELAAR



Afneembare sleutel, de auto beveiligd tegen diefstal.

Brandgevaar is door één enkele handbeweging afgewend, doordat het gehele lichtnet stroomloos is geworden. De sleutel is afneembaar, de auto is dus tevens beveiligd tegen diefstal. De Bosch Batterij-Hoofdschakelaar is in diverse uitvoeringen leverbaar, zowel voor personenauto's, vrachtauto's en autobussen.

BOSCH

N.V. Willem van Rijn - Amsterdam-W.
HAARLEMMERWEG 475 · TELEFOON 86211 (7 LIJNEN)

Kleine Annonces

Deze rubriek is uitsluitend bestemd voor annonces van Vraag en Aanbod (Koop en Verkoop van 2e hands automobielen, banden, enz. en Aanvragen en Aanbiedingen van Personeel). De prijs der annonces voor Koop en Verkoop is 85 ct. per regel, voor die van personeelsaanbiedingen en -aanvragen *f* 0,55 per regel. Ter vereenvoudiging onzer administratie wordt men verzocht bij de opgave tot plaatsing tevens het daarvoor verschuldigde bedrag te voldoen.
Een regel telt pl.m. 32 lettertekens. Minimum grootte 5 regels. Voor annonces, waarvan de brieven aan ons bureau moeten worden ingezonden wordt *f* 0,20 porti in rekening gebracht, terwijl voor elke advertentie een bewijsnummer ad *f* 0,40 wordt berekend.

PERSONEEL AANGEBODEN

ENERGIEK REPR. PERSOON, 31 jaar, jarenlange prakt. erv. in de automobielbranche, beheerst techn. Engels en Duits in woord en geschr., in bez. BOVAG patroonsdipl. e.a., zou gaarne van betr. veranderen, liefst geen garagebedr. Omg. Rotterdam. Br. onder no. A 2349 aan de Auto, Haarlem.

GEVRAAGD

GEVRAAGD: Opel Peugeot 403, Chevrolet, Ford, Consul 1700 of een dergelijke auto, welke in onberispelijke staat is en niet ouder dan 1955. Br. met gegevens en uiterste prijs onder no. A 2350 aan De Auto, Haarlem.

PORSCHE GEVRAAGD. Joh. Verhulstweg 54, Bloemendaal, K 2560-8801.

Gevraagd: een GOEDKOPE VOLKSWAGEN. Br. onder no. A 2357 aan De Auto, Haarlem.

AANGEBODEN

Van part. aangeboden: FORD CONSUL, bouwjaar eind '53. In prima staat onderhouden. Effen licht groene kl. Voorzien van rolhoes en vrij nieuwe banden. Garage Groot Toerisme, Marconil, Eindhoven.

Te koop van part.: in onberispelijke staat verkerende **SIMCA GRANDE DE LARGE,** bouwjaar 1955, met radio en geheel nieuwe banden, zw. carrosserie met grijs dak, Hardtop model, slechts 24.000 km gelopen. Uiterste prijs *f* 5500,—. Tel. na 7 uur K 20-710230. Br. onder no. A 2352 aan De Auto, Haarlem.

Door gezondheidsomstandigheden te koop **MG-A-sport, '56,** geheel in pr. cond. met acc., benzine 1 : 10, geen olie, nimmer geracet. Ev. ruilen voor Volvo Sj. Sp. of DKW. Br. onder no. A 2351 aan De Auto, Haarlem.

JAGUAR XK 120 Roadster 1952. **SIATA 1952,** 2-4 persoons cabr. met Farina carrosserie. **RILEY PATHFINDER 1955** met schuifdak. Alle automobielen verkeren in prima staat en zijn volledig uitgerust met toerenteller, verwarming enz. Ook genegen in te ruilen. Automobielbedrijf Dirk van der Mark C.V., Gilles van Ledenberghstraat 108-112, Amsterdam, tel. 124656.

Te koop voor liefhebber:

LAGO BABY

cabriolet 1950,
enig in Nederland. Goed onderhouden, uitstekende banden.
Coenen, Laren (N-H), tel. K 2953-3438.

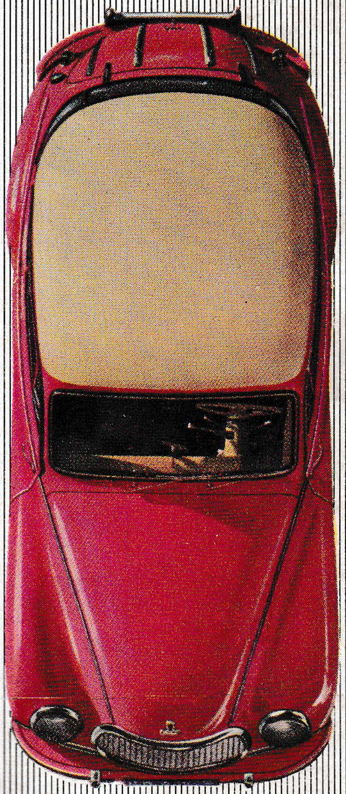


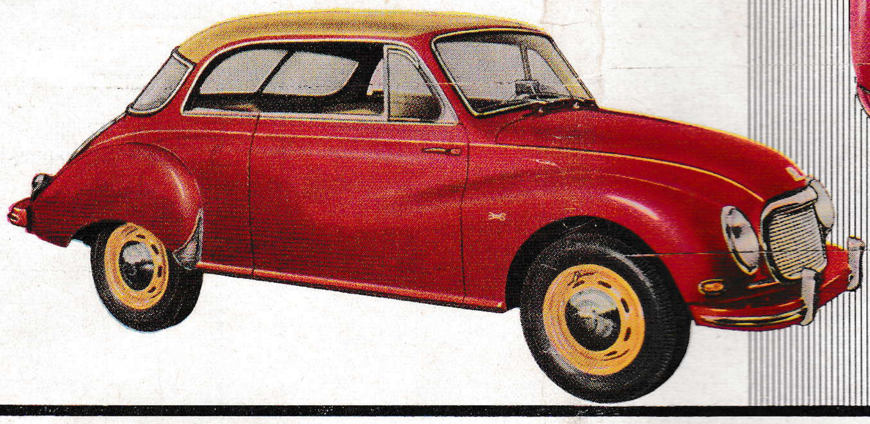
Raadpleeg voor uw reis in binnen- en buitenland onze hotelrubriek

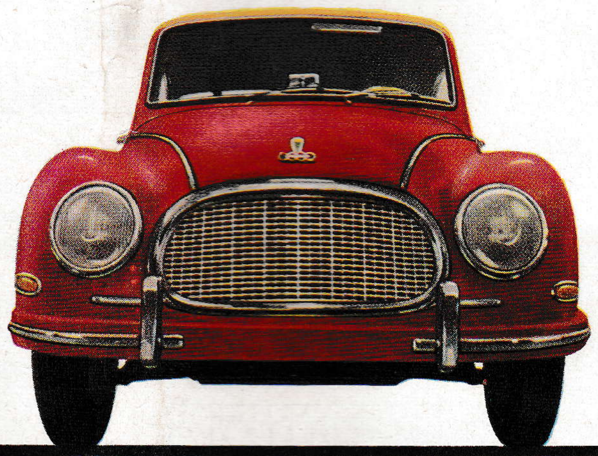
DKW 1957

3 = 6

een veelzijdige wagen







Enorme acceleratie (van 0 naar 80 in 14 seconden).
Topsnelheid, tevens kruissnelheid ca 125 km per uur.
Thans nòg lagere bedrijfskosten door nieuwe mengsmering van 1 op 40. Ruim plaats voor 5 à 6 personen.
Maximale veiligheid door: muurvaste wegligging, voorwielaandrijving, ongevoeligheid voor zijwinden, „panorama"-uitzicht.
Alle modellen zijn voorzien van rolhoes, verwarming en airconditioning.

Prijzen vanaf f 6475,-

Importeur

N.V. HART NIBBRIG & GREEVE

Parkstraat 91 - Den Haag - Tel. 184840*

DRUK BOOM-RUYGROK N.V. - HAARLEM